

## **La Convention internationale de transports routiers conclue à Genève le 19 mai 1956 (C.M.R.) (1)**

par M. Albert CLERENS-STAS

**Avocat.**

Le V<sup>me</sup> Congrès international de Droit comparé, qui s'est tenu à Bruxelles, du 4 au 9 septembre 1958, a déploré une fois de plus l'extrême lenteur des gouvernements à ratifier les conventions internationales.

Rien qu'en matière de droit de transports, plusieurs conventions internationales font an'ichambre dans notre parlement, et notamment :

1) La Convention internationale relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, signée à Genève le 19 juin 1948 ;

2) La Convention internationale relative aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, signée à Genève le 7 octobre 1952 (2) ;

3) Le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955, modifiant la Convention internationale de Varsovie du 12 octobre 1929 ;

4) La Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers à usage privé en circulation internationale, signée à Genève le 18 mai 1956 ;

5) La Convention douanière relative aux containers, signée à Genève le 18 mai 1956 ;

6) La Convention douanière relative à l'importation temporaire pour usage privé des embarcations de plaisance et des aéronefs, signée à Genève le 18 mai 1956 ;

7) La Convention internationale relative au contrat de transport international de marchandises par route, signée à Genève le 19 mai 1956.

C'est cette dernière convention, qui vise l'uniformisation du contrat de transport, et dont l'importance est incontestable, eu égard surtout à l'évolution ascendante du transport routier dans le cadre de la Communauté Européenne, que nous essayerons d'analyser brièvement.

Le Comité des Transports Intérieurs, chargé de la coordination des transports dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe, siégeant à Genève sous le contrôle du Conseil économique et social des Nations Unies, travaillait depuis plusieurs années à un projet de convention internationale, visant l'uniformisation du contrat de transport international de marchandises par route.

**(1) Bibliographie :**

Le texte de la Convention a été publié par l'Institut International pour l'Unification du Droit privé (Unidroit) - Annuaire 1956, T. I, pp. 116 et suivantes.

**Ad generalia :**

Répertoire Pratique du Droit Belge, T. XV, V<sup>o</sup> Transport par terre ;

Hémard J. : « Les Contrats Commerciaux », (Escarra), T. II, Les Transports, Paris, 1955 ;

Rodière R. : « Le Droit des Transports », Paris, 1953 ;

Durand P. : « Les Transports Internationaux », Paris, 1956 ;

Borgognon P. : « Les Transports Internationaux par voie de terre », Paris, 1951 ;

**Ad specialia :**

Scapel Paul : « Traité théorique et pratique sur les transports », Paris, 1958, surtout les numéros 110 et suivants ;

Durand Paul : « Les Transports Routiers Internationaux », revue trimestrielle de Droit Commercial, 1956, p. 603 et suivantes.

Prodomidès : « La Convention de Genève sur le contrat de transport international de marchandises par route », Marine Marchande, 12 et 19 janvier 1956, pp. 1498 et 1552 ;

Dorges et Dalca : « La C.M.R. - Commentaire », revue des Transports, 6 juin 1956 ;

Pour la C.I.M. : Béla von Nánassy : « Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht », Vienne 1956 (Ouvrage standard).

(2) Cette Convention est actuellement en vigueur entre les Etats suivants : le Canada, l'Egypte, l'Espagne, le Luxembourg, le Pakistan et l'Ecuador.

Comme la Convention internationale de Varsovie du 12 octobre 1929, il avait pris comme modèle la C.I.M. (1) et s'efforça, autant que faire se peut, de s'inspirer de ce modèle, compte tenu du mode spécial de transport routier.

Après des travaux préparatoires fort laborieux, la Convention fut signée à Genève, le 19 mai 1956.

Participèrent à l'élaboration : la Belgique, la République Fédérale Allemande, la France, la Finlande, le Danemark, la Hongrie, l'Italie, la Yougoslavie, la Hollande, le Royaume-Uni, les Etats-Unis, la Pologne, l'Espagne, la Suède et la Suisse.

Etaient également représentés : l'Institut international pour l'Unification du Droit privé (I.I.U.D.P.), la Chambre de commerce internationale (C.C.I.) l'Union internationale des chemins de fer (U.I.C.), l'Organisation mondiale du tourisme et de l'automobile (O.T.A.), la Fédération routière internationale (I.F.R.) et l'Union internationale des transports routiers (I.R.U.).

## I. — BUT ET CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION.

1° *But* : Dans un préambule, les parties contractantes reconnaissent et mettent l'accent sur l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur.

Il va sans dire qu'une saine coordination des différents moyens de transport (fer - mer - air et route) n'est concevable que si le statut juridique des transporteurs est clairement défini et si leur responsabilité respective est délimitée d'une façon précise et certaine.

2° *Champ d'application* : La convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties.

Il faut donc qu'il s'agisse :

- 1) d'un transport de marchandises couvert par une lettre de voiture directe,
- 2) à titre onéreux (le transport à titre gratuit est exclu),
- 3) exécuté au moyen d'un véhicule, tel que le conçoit la convention (article 1<sup>er</sup>, al. 2),
- 4) et dont le point de départ et le point de destination, spécifiés dans la lettre de voiture, sont situés dans deux pays différents, dont l'un au moins est partie contractante.

La C.I.M. (article 1<sup>er</sup>, § 1) s'applique à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58.

Nonobstant l'insistance de plusieurs délégués sous la conduite du délégué suisse, pour adopter *mutatis mutandis* le système de la C.I.M., la conférence se prononça pour la clause « Paramount » et ce pour des motifs d'uniformité et de simplification. (2)

On ne manqua pas d'autre part de souligner que, dès que la Convention serait ratifiée par un nombre important de pays, la clause « Paramount » même perdrait tout intérêt pratique. (3)

En tout état de cause, les tribunaux de l'Etat-partie contractante appliquent la convention, soit que le lieu de mise en charge ou le lieu prévu pour la livraison se situe sur le territoire de cet Etat, même si l'un ou l'autre de ces lieux est situé sur le territoire d'un Etat qui n'a pas adhéré à la Convention.

L'application de la Convention pourra toujours être invoquée devant les tribunaux d'un Etat qui n'a pas adhéré à la Convention, dans lequel se situe ou le lieu de départ ou le lieu de destination, soit par application de la clause « Para-

(1) La dernière en date est celle du 25 octobre 1952, approuvée par la loi du 23 avril 1955 « Moniteur » du 2 juin 1955; voir sur cette Convention une étude de l'auteur parue au R. W. en 1957, pp. 1681 à 1702 et 1729 à 1744.

(2) Doc. Trans. 168/n° 5.  
La clause « Paramount » est celle en vertu de laquelle les parties déclarent se référer aux clauses et conditions de la Convention.

L'article 6, § 1, lettre k. prévoit d'ailleurs « in terminis » que la lettre de voiture doit indiquer que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire au régime établi par le C.M.R., et l'article 7, § 3, rend le transporteur responsable pour tous dommages pouvant résulter pour l'ayant droit de cette omission.

(3) Doc. Trans. 168/ n° 5; Trans. S.C./130, n° 5 et 6.

mount », qui forme la loi des parties, soit en vertu de la règle qui prescrit qu'en cas de conflit, l'Etat-partie non contractante s'en réfère au droit matériel de l'Etat membre.

3° *Définition du terme « véhicules »* : Par « véhicules », il faut entendre les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949. (1)

4° *Transports effectués par les Etats ou les institutions gouvernementales* : La convention s'applique même si les transports rentrant dans son champ d'application sont effectués par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

Le Royaume-Uni ainsi que la France avaient formulé des réserves sur ce point et avaient proposé d'exclure l'application de la Convention lorsque le transport était effectué par, pour le compte, ou sous le contrôle des autorités militaires (2).

5° *Transports exclus* : La convention ne s'applique pas :

- a) aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales ;
- b) aux transports funéraires ;
- c) aux transports de déménagement.

Le protocole de signature donne cependant une précision sur ce point : les parties contractantes s'engagent à négocier des conventions sur le contrat de déménagement, ainsi que sur le contrat de transport combiné.

Ces conventions se trouvent toujours dans les limbes.

6° *Interdiction d'accords particuliers* : Exception pour le document de transport négociable.

Les parties contractantes s'interdisent d'apporter par voie d'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles, toute modification à la convention, sauf pour soustraire à son empire leur trafic frontalier ou pour autoriser dans les transports empruntant exclusivement leur territoire, l'emploi de la lettre de voiture représentative de la marchandise.

Cette dernière disposition fut insérée à la demande de l'Autriche et du représentant de l'I.I.U.D.P.

L'I.I.U.D.P. a suggéré, à titre subsidiaire, l'adoption d'une disposition analogue à l'article 59, § 4, littéra a et b de la C.I.M.

Cette disposition prévoit que pour les transports avec document de transport négociable et les transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture, deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente convention, notamment un document de transport différent du modèle prévu à l'annexe II de la C.I.M. peut être prévu.

Le représentant de l'Autriche souligna que la lettre de voiture représentative était prévue dans la législation de son pays et le représentant de la I.I.U.D.P. fit valoir des arguments de nécessité commerciale, signalant que dans un proche avenir, la lettre de voiture représentative correspondrait à un besoin des usagers du transport routier.

La majorité des représentants avaient estimé cependant que la question n'était pas mûre pour être traitée dans la convention et que ni les usagers, ni les transporteurs ne voyaient pour le moment la nécessité de prévoir un tel document. (3)

Néanmoins, au terme de la conférence et sur proposition du secrétariat, on est revenu sur cette décision, et on a accepté d'insérer la disposition actuelle prévoyant, en attendant qu'une convention générale soit mise au point, la possibilité de conclure des accords particuliers sur ce point.

Cette disposition est analogue à celle admise par la C.I.M. et à celle insérée à l'article 15, al. 3 du Protocole de La Haye du 28 septembre 1955, modifiant la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 concernant le transport aérien. (4)

(1) Approuvé par la loi du 1<sup>er</sup> avril 1954, « Moniteur Belge », 19-21 avril 1954 et 1<sup>er</sup> juin 1954.

(2) Doc. Trans. 152/WP2/32, nos 7 et 8.

(3) Doc. Trans. 152, n<sup>o</sup> 68 ; Trans. 168/W.P.9/35 ; Trans. 157/W.P.9/33 ; Trans. 210. Concernant la lettre de voiture représentative, nous renvoyons à une étude très fouillée de A. Candall : « Passé, présent et avenir de la lettre de voiture à ordre », parue au « Bulletin des Transports Internationaux » à Berne, 1956, p. 267 ; suivantes et à la littérature y mentionnée.

(4) Voir article de l'auteur traitant du Protocole de La Haye, R.W., 1956-1957, pp. 386 et 387 ;

### 7° *Transports mixtes :*

Pour les transports mixtes, l'article 2 de la C.I.M. prévoit, qu'en sus des chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée, et effectuant des transports internationaux, peuvent être inscrites sur la liste des lignes soumises à la Convention établie conformément à l'article 58. Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux chemins de fer par la C.I.M., sous réserve des dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport et d'autres dérogations établies en matière de responsabilité. Le cas échéant, une lettre de voiture spéciale peut être établie de même que les dispositions tarifaires peuvent être adaptées aux particularités de chaque mode de transport.

Rien de tout cela dans la C.M.R.

Celle-ci prescrit en son article 2 que si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, par chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge (1) sauf, éventuellement, pour l'application des dispositions de l'article 14, en cas d'empêchement au transport, la C.M.R. s'applique pour l'ensemble du transport.

Cependant, dans la mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route, n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier est déterminée non par la C.M.R., mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier pour le seul transport de la marchandise conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route.

Si le transporteur non routier est par exemple le chemin de fer, la C.I.M. serait d'application.

En l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur par route sera toutefois régie par les dispositions de la C.M.R.

La responsabilité du transporteur routier qui serait en même temps le transporteur non routier est régie par la même disposition, comme si sa fonction de transporteur routier et sa fonction de transporteur non routier étaient exercées par deux personnes différentes.

### 8° *Pas d'obligation de transporter.*

Là où la C.I.M. prévoit en son article 5 une obligation pour le chemin de fer d'effectuer, dans certaines limites, tout transport de marchandises, la C.M.R. ne prévoit aucune obligation de ce genre.

Le transporteur routier reste complètement libre et la C.M.R. ne prévoit pas non plus des prescriptions concernant le transport de marchandises de poids ou de dimensions exceptionnelles ou prohibées par la législation locale.

L'article 22 prévoit uniquement que si l'expéditeur remet au transporteur des marchandises dangereuses, il doit lui signaler la nature exacte du danger et lui indiquer éventuellement les précautions à prendre.

Au cas où cet avis n'a pas été consigné sur la lettre de voiture, il appartient à l'expéditeur ou au destinataire de faire la preuve, par tous autres moyens, que le transporteur a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport des dites marchandises.

Et l'alinéa 2 de l'article 22 ajoute même que les marchandises dangereuses qui n'auraient pas été connues comme telles par le transporteur dans les conditions prévues, peuvent à tout moment et en tout lieu être déchargées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce sans aucune indemnité. Il ajoute que l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de leur remise au transport ou de leur transport.

### 9° *Marchandises dangereuses — Accord européen relatif au transport des marchandises dangereuses par route.*

Eu égard à l'importance du transport de marchandises dangereuses par route, la Conférence, désireuse d'accroître la sécurité des transports internationaux par route, fut amenée à conclure un accord spécial intitulé « Accord européen relatif au transport des marchandises dangereuses par route » (A.D.R.), accord signé à Genève le 30 septembre 1957. (2)

(1) La rupture de charge se caractérise par le passage de la marchandise elle-même entre les mains de voituriers successifs. Elle implique le déchargement, le rechargement et éventuellement, après visite douanière le réemballage.

(2) Trans / W. P. / 15/53 - 18 juin 1957.

L'article 1<sup>er</sup> reprend pour le terme « véhicules » la définition donnée à l'article 1<sup>er</sup>, § 2 de la C.M.R. Il exclut cependant, ce que le C.M.R. ne fait pas, les véhicules appartenant aux forces armées d'une partie contractante ou se trouvant sous la responsabilité de ces forces armées. Par « marchandises dangereuses », il entend les matières et objets dont les annexes A et B interdisent le transport international par route ou ne l'autorisent que sous certaines conditions.

Est considéré comme transport international tout transport effectué sur le territoire d'au moins deux parties contractantes, par des véhicules définis par l'article 1, a).

Sur ce point, l'A.D.R. s'écarte donc de la disposition de l'article 1<sup>er</sup>, § 1, de la C.M.R. analysé ci-dessus et s'oriente vers le système adopté par la C.I.M.

Sous réserve d'accords particuliers bilatéraux ou multi-latéraux, les marchandises dangereuses, dont l'annexe A exclut le transport, ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

Les autres marchandises dangereuses sont admises au transport international si sont remplies les conditions imposées par les annexes A et B, concernant l'emballage et l'étiquetage des marchandises, ainsi que la construction et l'équipement du véhicule.

Les annexes de l'A.D.R. font partie intégrante de l'accord.

Il va sans dire que ces transports restent par ailleurs soumis aux prescriptions nationales ou internationales concernant, de façon générale, la circulation routière, les transports internationaux ou les échanges internationaux de marchandises (article 3 de l'A.D.R.).

## II. — LE CONTRAT DE TRANSPORT.

### A. CONCLUSION ET CONDITIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture.

L'absence, la perte ou l'irrégularité de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la C.M.R.

#### 1° *Forme et teneur de la lettre de voiture.*

##### (1) *Etablissement de la lettre de voiture.*

La lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur. Ces signatures peuvent être imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur, si la législation du pays où la lettre de voiture est établie, le permet.

Le premier exemplaire est remis à l'expéditeur, le deuxième accompagne la marchandise et le troisième est retenu par le transporteur.

Alors que la C.I.M. prescrit en son article 6 que l'expéditeur présente une lettre de voiture conforme au modèle prévu à son annexe II, la C.M.R. ne prévoit pas de modèle.

La conférence avait d'abord décidé d'imposer un modèle uniforme et le Comité de contrat de transport international par route avait élaboré une formule, et pour une lettre de voiture ordinaire, et pour une lettre de voiture négociable. (1)

Néanmoins, par suite d'interventions des organisations de transport, le projet de lettre de voiture uniforme fut abandonné et sa mise au point fut laissée aux soins de l'accord général portant une réglementation économique des transports routiers internationaux et du Cahier des charges. (2)

##### (2) *En cas d'envoi scindé.*

Lorsque la marchandise à transporter doit être chargée dans des véhicules différents, ou lorsqu'il s'agit de différentes espèces de marchandises ou de lots distincts, l'expéditeur ou le transporteur a le droit d'exiger l'établissement d'autant de lettres de voiture qu'il doit être utilisé de véhicules ou qu'il y a d'espèces ou de lots de marchandises.

La prescription concernant la rédaction de la lettre de voiture en trois exemplaires fut l'objet de vives critiques. Beaucoup de délégués donnaient la préférence à un titre de transport unique, craignant que la disposition prévoyant trois exemplaires originaux ne crée des difficultés. Ils estimaient même qu'il

(1) Rapport du 2 novembre 1948.

(2) Trans. / SC/L/130 / W. P./9 / L. 6, annexe 4, n° 11.

n'était pas utile de créer un duplicata comme prévu par la C.I.M., puisque l'existence de ce duplicata a entraîné beaucoup de difficultés d'ordre technique et juridique en trafic ferroviaire (1).

Il leur a été répondu que le droit de disposer des marchandises en serait affecté et que, d'autre part, ce système avait fait ses preuves dans le cadre de la C.I.M. (2).

*Divergences entre les trois exemplaires.*

La C.I.M. ne connaît qu'un seul original. Le duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissement (article 8, § 5). En cas de conflit, l'original prime (3)

En ce qui concerne la C.M.R., l'appréciation en est laissée au tribunal statuant sur le fond.

*(3) Les mentions de la lettre de voiture.*

A. Les mentions obligatoires sont énumérées par l'article 6, n° 1 :

- a) le lieu et la date de son établissement ;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
- c) le nom et l'adresse du transporteur ;
- d) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison ;
- e) le nom et l'adresse du destinataire ;
- f) la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ;
- g) le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros ;
- h) le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise ; le volume ou la contenance sont ainsi, sous certaines conditions, opposables au transporteur.

C'est une innovation en la matière qui pourrait s'avérer utile pour le trafic ferroviaire notamment en ce qui concerne les wagons de particuliers ou l'emploi de containers.

- i) les frais afférents au transport (prix de transport), frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) ;

La C.M.R. parle de la « conclusion du contrat » mais nulle part, elle ne prévoit ni à quel moment ni de quelle manière le contrat est conclu ; c'est une lacune. Normalement, ce sera au moment où l'accord des volontés est parfait, après que les marchandises ont été remises.

La C.I.M. prévoit explicitement dans son article 8, § 1, que le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. Cette acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre de la gare expéditrice, portant la date de l'acceptation.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport ;

- j) les instructions requises pour les formalités de douane et autres ;
- k) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente convention.

B. Les mentions facultatives sont énumérées sub n° 2 de l'article 6 :

- a) interdiction de transbordement ;
- b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge ;
- c) le montant du remboursement ; la C.M.R. ne donne aucune autre indication concernant la mention du montant, soit en chiffres, soit en lettres, ou concernant la monnaie ;
- d) la valeur déclarée de la marchandise et la somme représentant l'intérêt spécial à la livraison ;

Ici non plus, la C.M.R. ne donne de précisions concernant la mention des sommes.

- e) les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance facultative de la marchandise. En Belgique, l'art. 3 de la loi du 1er juillet 1956 oblige le transporteur d'assurer sa responsabilité civile et contractuelle ;

(1) Béla van Nánassy, « Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht », p. 187 etss.

(2) Trans / 152 / W. P. 9/32, no 16.

(3) von Nánassy, p. 182.

(4) Rapport de la commission Benelux, Pasimonia 1956, p. 482.

f) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué. La convention ne connaît pas les délais de livraison comme la C.I.M. (1)

Aucun délai n'étant imposé par la Convention, il appartient aux parties de fixer le délai dans lequel le transport doit être effectué. Cette mention est donc capitale pour l'application éventuelle de la responsabilité du transporteur en cas de retard. L'absence de cette mention équivaut à la mention « sans délai préfixé » (2).

g) la liste des documents remis au transporteur.

Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

Ces mentions sont données à titre indicatif.

La question se pose de savoir si le transporteur est lié par toutes ces mentions facultatives.

Alors que la C.I.M. résout ce problème (articles 6 et 11), la C.M.R. ne possède aucune prescription sur ce point. Ce sera dès lors une « *questio facti* » de savoir si oui ou non le transporteur peut être lié par ces mentions.

(4) *Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture* (art. 7).

A. L'expéditeur répond de tous frais et dommages que supporterait le transporteur en raison de l'inexactitude ou de l'insuffisance :

- a) des indications mentionnées à l'article 6, § 1, b, c, d, f, g, h et j ci-dessus ;
- b) des indications mentionnées à l'article 6, § 2 ;
- c) de toutes autres indications ou instructions qu'il donne pour l'établissement de la lettre de voiture ou pour y être reportées.

B. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit sur la lettre de voiture les mentions visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Cette prescription est l'équivalent de celle de l'article 40, § 2 de la C.I.M.

C. Si la lettre de voiture ne contient pas la mention prévue à l'article 6, § 1, c'est-à-dire l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la C.M.R., le transporteur est responsable de tous frais et dommages que subirait l'ayant droit à la marchandise en raison de cette omission.

(5) *Vérification de la marchandise* (article 8).

1° D'après la C.I.M. (article 7, § 2), le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture et si les mesures de sécurité prescrites ont été observées. Aucune prescription ne l'oblige à le faire.

La C.M.R. prescrit que, lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier :

- a) l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros ;
- b) l'état apparent de la marchandise et de son emballage.

2° Si le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier l'exactitude des mentions relatives au nombre des colis, marques et numéros, il inscrit sur la lettre de voiture des réserves qui doivent être motivées.

Il doit de même motiver toutes les réserves qu'il fait au sujet de l'état apparent de la marchandise et de son emballage.

Ces réserves n'engagent pas l'expéditeur, si celui-ci ne les a pas expressément acceptées sur la lettre de voiture, mais il va sans dire qu'elles pourraient constituer une présomption si des témoins peuvent en attester.

3° Comme le prévoit la C.I.M. (article 7), l'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu des colis. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Bien entendu, les frais de vérification sont à charge de l'expéditeur.

(1) Article 11 de la C.I.M.

(2) Trans. 152/n° 26.

## B. VALEUR PROBANTE DE LA LETTRE DE VOITURE (Art. 9).

La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur.

Cette prescription correspond à la disposition de l'article 1<sup>er</sup>, § 3 de la C.I.M. (1). Néanmoins, la C.M.R. dit in terminis que la preuve contraire est admissible. Ce que la C.I.M. ne prévoit pas.

En l'absence d'inscription sur la lettre de voiture de réserves motivées du transporteur, il y a présomption que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et que le nombre de colis ainsi que leurs marques et numéros étaient conformes aux énonciations de la lettre de voiture.

Cette présomption n'est que « juris tantum » et peut dès lors être combattue par la preuve contraire.

## C. RESPONSABILITE DU CHEF DE L'ABSENCE D'EMBALLAGE OU D'UN EMBALLAGE DEFECTUEUX (Art. 10).

Comme la C.I.M. (article 12), la C.M.R. prévoit que l'expéditeur est responsable envers le transporteur des dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ainsi que des frais, qui auraient pour origine la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

## D. PIECES A FOURNIR POUR L'ACCOMPLISSEMENT DES FORMALITES EXIGEES PAR LES DOUANES ET AUTRES AUTORITES ADMINISTRATIVES (Art. 11).

1. En vue de l'accomplissement des formalités de douane et autres à remplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous renseignements voulus.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants.

L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

3. Le transporteur est responsable au même titre qu'un commissionnaire des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui sont déposés entre ses mains; toutefois, l'indemnité à sa charge ne dépassera pas celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

Ces prescriptions sont l'équivalent des prescriptions de l'article 13 de la C.I.M., bien que ces dernières soient plus complètes et plus précises. Cette dernière prévoit par exemple dans une disposition complémentaire uniforme que, lorsque par suite de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité des pièces à fournir, l'envoi doit être arrêté ou ne peut pas être livré, le chemin de fer peut percevoir les frais de stationnement et de magasinage prévus par les tarifs.

## E. EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT.

1<sup>o</sup> Moins formaliste que la C.I.M. (2), la C.M.R. ne prévoit pas de dispositions réglant la remise au transport et le chargement des marchandises. Les parties sont dès lors complètement libres d'en convenir.

2<sup>o</sup> Il en est de même de l'accomplissement des formalités douanières et autres (3). Il résulte néanmoins de l'article 11 que le transporteur est muni d'un mandat de commissionnaire pour l'accomplissement des formalités, à moins qu'un accord spécial ne précise les droits et obligations des parties sur ce point.

L'expéditeur ou son ayant droit est autorisé à intervenir en cours de route pour accomplir lui-même les formalités douanières ou autres, ce qui n'est pas le cas pour la C.I.M.

L'article 15 de la C.I.M. fut d'ailleurs, sur ce point, l'objet de critiques

(1) von Nánássy, p. 182.

(2) Article 14.

(3) L'article 15 de la C.I.M. précise dans quelles conditions le chemin de fer seul est habilité à accomplir les formalités et quand l'ayant droit est autorisé à intervenir.



sévères de la part des usagers du chemin de fer, lors de la dernière conférence de révision. (1)

3° *Le droit de modification du contrat de transport* (Art. 12).

La V<sup>me</sup> conférence de révision de la C.I.M. a apporté sur ce point des modifications significatives dont la conférence de Genève s'est inspirée en prenant des décisions plus audacieuses encore.

Comme la C.I.M. (article 21), la C.M.R. prend comme base que l'expéditeur est à considérer comme le « dominus negotii ».

Au cours de l'exécution du contrat de transport, il possède le droit :

1. de disposer de la marchandise au départ ;
2. d'arrêter le transport en cours de route ;
3. de modifier le lieu prévu pour la livraison, ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui indiqué sur la lettre de voiture.

Cette énumération est évidemment énonciative et l'expéditeur pourrait ordonner d'autres mesures qui découlent de son droit de disposer de la marchandise, par exemple le droit d'ordonner que la marchandise lui soit retournée, de la grever d'un remboursement ou de modifier le remboursement existant, de modifier l'affranchissement, etc.

Mais ce droit de l'expéditeur s'éteint lorsque le deuxième exemplaire de la lettre de voiture est remis au destinataire ou que celui-ci, après l'arrivée de la marchandise, fait valoir le droit à la remise du deuxième exemplaire de la lettre de voiture de la marchandise.

A partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres du destinataire.

Comme le C.I.M. (article 22), la C.M.R. prévoit pour le destinataire le droit de donner des instructions. (2)

La C.M.R. va même plus loin et prévoit la possibilité pour le destinataire d'acquérir le droit de disposer de la marchandise lors de l'établissement de la lettre de voiture. Il suffit pour cela que l'expéditeur en porte la mention dans la lettre de voiture.

Dans ce cas, le destinataire devient le « dominus negotii » dès la conclusion du contrat de transport.

Il est certain que cette disposition simplifie beaucoup l'emploi du crédit documentaire et crée pour le créancier (la banque), dès la conclusion du contrat, une situation claire quant aux droits du destinataire.

Ainsi que le prévoit l'article 23 de la C.I.M., la C.M.R. dispose que lorsque, en exerçant son droit de disposition, le destinataire ordonne de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci ne peut pas désigner d'autres destinataires.

On veut éviter en effet de créer une suite de destinataires qui auraient tous le droit de modifier le contrat de transport.

L'exercice du droit de disposition est subordonné aux conditions suivantes :

a) l'expéditeur, ou le destinataire, dans le cas où par une mention de la lettre de voiture, le droit de disposer lui appartient, qui veut exercer ce droit doit présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture, sur lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur, et dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution de ces instructions.

b) cette exécution doit être possible au moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les exécuter et elle ne doit ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.

c) les instructions ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

Lorsque le transporteur ne peut exécuter les instructions qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement la personne dont émanent ces instructions. C'est l'équivalent de l'article 23, § 1, d, al. 2 de la C.I.M.

Le transporteur qui n'aura pas exécuté les instructions données dans les conditions prévues ou qui se sera conformé à de telles instructions sans avoir

(1) Actes de la Ve Conférence de Révision, T. I. pp. 77-78 et 241; Voir aussi von Nánassy, « Dass Zoll-Klarierungsmonopol der Eisenbahnen nach der C. I. M. », Deutsche Verkehrszeitung, Hambourg, 1952, no 124; Müllner Julius, « Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, 1956, p. 114.

(2) Voir article de l'auteur : « De Nieuwe C. I. M. van 25 october 1952 », R. W., 1956-57, p. 1691;

exigé la présentation du premier exemplaire de la lettre de voiture, sera responsable envers l'ayant droit du préjudice causé par ce fait.

La C.M.R. ne prévoit pas, comme la C.I.M. le prescrit, l'emploi d'un modèle déterminé.

#### 4° *Empêchements au transport* (Art. 14).

En cas d'empêchements au transport, le transporteur routier doit suivre les mêmes règles que le transporteur ferroviaire (article 24 de la C.I.M.).

L'empêchement, qui peut être juridique ou technique, interdit plus ou moins complètement l'exécution normale du contrat de transport comme prévu.

Le transporteur est tenu de demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12.

La C.M.R. ne prévoit aucune forme ni aucun délai pour demander ou recevoir les ordres de l'ayant droit.

La C.M.R. prévoit aussi que si les circonstances permettent l'exécution du transport dans des conditions différentes de celles prévues à la lettre de voiture et si le transporteur n'a pu obtenir en temps utile les instructions de la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures, dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise.

La C.I.M. est beaucoup plus formaliste que la C.M.R.

En effet, l'article 24 de la C.I.M. et les dispositions complémentaires unificatrices essayent d'obvier à toute difficulté ou éventualité (1).

#### 5° *Empêchements à la livraison* (Art. 15).

Ici encore, la C.M.R. est moins formaliste que la C.I.M. tout en s'inspirant de l'article 25 de la C.I.M.

Lorsque, après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, il se présente des empêchements à la livraison, le transporteur demande des instructions à l'expéditeur.

Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit de disposer de celle-ci sans avoir à produire le premier exemplaire de la lettre de voiture.

Les empêchements peuvent être de toutes sortes en dehors du refus. Il peut y avoir une saisie, une opposition à la livraison, une faillite, ou le destinataire peut être introuvable. Dans tous ces cas, le « dominus negotii » doit être interpellé.

Ici non plus, la C.M.R. ne prévoit ni formes ni délais.

Si après avoir refusé l'envoi, le destinataire revient sur sa décision, il peut toujours en demander la livraison tant que le transporteur n'a pas reçu d'instructions contraires de l'expéditeur.

Qui dit expéditeur, dit éventuellement destinataire, si ce dernier a été nanti du droit de disposer et qu'il a donné l'ordre de livrer la marchandise à une autre personne.

L'article 16 règle le droit pour le transporteur au remboursement des frais que lui cause sa demande d'instructions ou qu'entraîne pour lui l'exécution des instructions reçues, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute.

#### 6° *Marchandise en souffrance*.

En cette matière, la C.M.R. est plus expéditive que la C.I.M., voire trop.

##### a) *Déchargement de la marchandise mettant fin au transport*.

En cas d'empêchements au transport ou à la livraison et que les instructions demandées ne suivent pas, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise pour compte de l'ayant droit; après ce déchargement, le transport est réputé terminé.

Le transporteur assume alors la garde de la marchandise. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous les autres frais (2).

Cette prescription nous paraît trop audacieuse, d'autant plus que la C.M.R., tout en disant qu'après déchargement le transport est réputé terminé, ne règle pas de façon adéquate les droits qui en découlent pour les parties en cause.

En droit, on conçoit d'ailleurs difficilement qu'une des parties, par une décision unilatérale, puisse mettre fin au contrat consensuel.

(1) Voir von Nänassy, p. 469 et s.

(2) Voir l'étude de l'auteur, « Le Droit de rétention et le privilège des transporteurs en Belgique », Bull. des Transports Internationaux, 1957, p. 143 et s., ou R. W. 1958, p. 1273 et s.

b) *Vente de la marchandise en souffrance.*

En vertu de l'article 16, § 3, le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise.

Dans les autres cas, le transporteur peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit, d'instructions contraires, dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

La C.M.R. ne détermine cependant pas, même pas à titre énonciatif, ce qu'il faut entendre par « délai raisonnable ».

Elle ne précise pas non plus le sens des termes « instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée. »

Le tout est laissé à l'appréciation du transporteur, qui dispose sur ce point d'un pouvoir presque discrétionnaire.

Il est malheureusement à craindre que dans la pratique, ces textes soient source de conflits.

Exactement comme il est prévu à la C.I.M. (article 25, § 2), lorsque la marchandise a été vendue en application des prescriptions ci-dessus, le produit de la vente doit être mis à la disposition de l'ayant droit, déduction faite des frais grevant la marchandise.

Si ces frais sont supérieurs au produit de la vente, le transporteur a droit à la différence.

c) *Procédure de vente* (art. 16, § 5).

La façon de procéder en cas de vente est déterminée par la loi ou les usages du lieu où se trouve la marchandise.

Comme la C.I.M. (article 16, § 5), la C.M.R. renvoie à la loi nationale. En Belgique, cette procédure est organisée par l'article 8 de la loi du 25 août 1891.

### III. — LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR (Articles 3 et 17 à 29).

1° *Personne dont répond le transporteur.*

Pour l'application de la convention, le transporteur répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions (article 3).

Cette disposition, qui est la réplique de l'article 40 de la C.I.M., était mieux à sa place dans le chapitre traitant de la responsabilité.

C'est la responsabilité du commettant, qui est régie en Belgique par l'article 1384, al. 3 du Code civil.

Et suivant la jurisprudence actuelle, il n'est pas exigé pour que la responsabilité du commettant soit engagée en vertu de l'article 1384, al. 3, du Code civil, que l'acte fautif imputable au préposé rentre dans les fonctions dévolues à celui-ci : il suffit qu'il ait été commis pendant la durée du service et qu'il soit en relation avec celui-ci, même indirectement et occasionnellement (1).

2° *Responsabilité du transporteur* (articles 17 suivants).

a) *Principes de responsabilité* : Bien que certains délégués aient essayé par tous les moyens de modifier le fondement classique de la responsabilité (2),

(1) Cass., 30 septembre 1957. I. T. 1958, 203 et ss. avec note Dalca, R.; Pas., 1958, Cass. 27 mars 1944 Pas., 1944, I. 275; Cass., 10 février 1958. Pas.  
De Page, T. II, supplément, nr 272 et ss.; Dabin et Lagasse, Examen de la Jurisprudence, Rev. Critique de Jurisprudence Belge, 1949, p. 69, no 40; 1952, p. 74, no 24; 1955, p. 235, no 48; 1956, p. 305.

(2) La délégation néerlandaise avait présenté un projet qui visait à définir la responsabilité du transporteur sur la base d'un système forfaitaire en termes de pourcentages préétablis, en substituant aux principes du droit classique de la responsabilité fondée sur la notion de faute ou de fait du transporteur, l'idée d'une communauté d'intérêts entre transporteurs et usagers, ce qui aboutit à rechercher un partage à priori des responsabilités entre les participants aux opérations du transport. C'est ainsi qu'en cas de manque de colis entiers, le transporteur assumerait 80 % de la perte et l'usager 20 %; en cas de dommage dû à une cause physique (bris, fente, déformation de la marchandise), les propositions seraient respectivement de 35 et de 65 %; en cas de détérioration par des organismes (amiboïdes et champignons) y compris pourriture et décomposition, de 1 à 99 %.

L'indemnité totale (c.-à-d. la valeur de la marchandise, augmentée des frais de transport, des droits de douane et autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise, ne serait due qu'en cas de dol du transporteur personnellement, sans cependant pouvoir dépasser le double de l'indemnité maximum exprimée en francs-or. Le groupe d'experts a refusé de se rallier à pareil système qui a été qualifié de révolutionnaire.  
Transport (Bâle), 1951, 5121; Doc. W/Trans./W.P. 9/28 / Rapport de M. Prodromides du 28 mai 1952.

la convention consacre la responsabilité du transporteur fondée sur la faute, tant pour la perte totale ou partielle de la marchandise et les avaries survenues entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, que pour le retard. C'est l'équivalent de l'article 27, § 1 de la C.I.M.

b) *Causes générales d'exonération* : Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, etc.) ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

C'est encore la réplique de la disposition de l'article 27, § 2 de la C.I.M.

Ces causes d'exonération sont les mêmes en droit belge.

Nous les trouvons dans l'article 34, § 2 et 3 de la loi du 25 août 1891 (2).

La notion de force majeure, interprétée à la lumière de la jurisprudence et de la doctrine actuelle, englobe :

- 1) le vice propre de la marchandise, c'est-à-dire l'inaptitude foncière d'une marchandise à supporter les risques normaux d'un transport déterminé ;
- 2) la faute de l'ayant droit (expéditeur ou destinataire) ;
- 3) l'ordre de l'ayant droit ne résultant pas d'une faute du chemin de fer. Cette dernière faute peut être ramenée à la précédente. Nous en avons parlé en traitant du droit de disposition.

La notion stricto sensu de la force majeure a été circonscrite dans les termes dont s'est servie la C.I.M. : « circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. » Cette définition avait remplacé dans les C.I.M. de 1952 le terme « force majeure » de l'ancienne C.I.M.

Le rapport de l'Office central sur les travaux de la V<sup>me</sup> conférence de révision avait justifié cette modification (1) : « Si cette nouvelle définition a été adoptée au lieu et place de la « force majeure », on n'a pas méconnu pour autant que tous les éléments caractéristiques rangés par la doctrine et la jurisprudence sous la notion de « force majeure » ne sont pas couverts parce qu'il doit s'agir d'un fait extérieur, c'est-à-dire qui n'a pas sa source dans l'exploitation même. Mais il n'était pas dans les intentions de la Conférence de révision de vouloir, par la formulation proposée, modifier au fond les principes actuels de la responsabilité.

» Cependant, elle n'a pas jugé indispensable que la nouvelle formule précise encore que les circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et aux conséquences desquelles il ne peut pas obvier, doivent provenir de l'extérieur (3), notamment parce que de telles circonstances, qui trouvent leur origine dans l'exploitation du chemin de fer, peuvent en général être évitées par lui et parce qu'il peut obvier à leurs conséquences. »

### 3° *Fautes d'exploitation* (article 17, § 3).

La C.M.R. prévoit in terminis, pour couper court à toute discussion, que le transporteur ne peut exciper, pour se décharger de sa responsabilité, ni des défauts du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport, ni de fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci.

Il répond donc de ces derniers préposés comme de ses propres préposés, comme prévu à l'article 3.

### 4° *Causes spéciales d'exonération* (articles 17-18).

Lorsque le transporteur éablit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs risques particuliers énumérés à l'article 17, la présomption de responsabilité est renversée, et le transporteur est déchargé de sa responsabilité tant que l'ayant droit ne prouve pas que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle.

C'est l'adoption, mutatis mutandis, des articles 27, § 3 et 28 de la C.I.M.

Ces risques particuliers sont :

- a) emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture ;
- b) absence ou défaut de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées ;

(1) voir Nánassy, p. 524 et ss.; Hémar, no 1390 et ss.; article de l'auteur, R. W. 1957, 1729 et ss.

(2) No 74, p. 17.

(3) Le rapport fait allusion à la fameuse distinction qu'une certaine doctrine a voulu établir jadis entre la « force majeure » et le « cas fortuit », distinction qui est complètement abandonnée actuellement.

Voir De Page, T. II, no 598; A. Clerens-Stas : « Le Contrat de transport et la force majeure en droit belge », Bulletin des Transports Internationaux, 1946, p. 153 et sv..

- c) manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;
- d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, dechet normal ou action de la vermine et des rongeurs ;
- e) insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis ;
- f) transport d'animaux vivants.

La C.I.M. prévoyait aussi l'expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus au transport ainsi que l'expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou observation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous condition.

Comme nous l'avons déjà souligné, le transporteur n'a pas l'obligation de transporter et, en ce qui concerne les marchandises dangereuses, la C.M.R. prévoit (article 22) que l'expéditeur doit signaler la nature exacte du danger qu'elles présentent et indiquer éventuellement les précautions à prendre. L'absence d'avis engage la responsabilité de l'expéditeur. Ce dernier est responsable de tous frais et dommages résultant de leur remise au transport ou de leur transport. Nous renvoyons également à l'exposé fait plus haut concernant l'Accord européen relatif au transport des marchandises dangereuses par route.

La C.I.M. prévoyait encore un danger particulier relatif aux transports sous escorte, mais ce risque est spécifique au transport ferroviaire.

La C.M.R., comme la C.I.M. prescrit que, lorsque, en vertu de cette disposition spéciale, le transporteur ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé le dommage, sa responsabilité n'est engagée que dans la proportion où les facteurs dont il répond, par application de cette disposition, ont contribué au dommage.

C'est le problème du partage éventuel de la responsabilité (1).

#### 5° Charge de la preuve

L'article 18, qui est l'équivalent de l'article 28, § 2 de la C.I.M., règle la charge de la preuve :

- a) le transporteur doit prouver l'existence de la force majeure ou des causes générales d'exonération ;
- b) en ce qui concerne les causes privilégiées exonératoires de responsabilité, il appartient au transporteur de prouver, eu égard aux circonstances de fait, que la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs risques particuliers ci-dessus.

La possibilité d'une relation de cause à effet entre la perte ou l'avarie et le danger particulier qui menace certaines marchandises, fait naître en faveur du transporteur la présomption que la perte ou l'avarie résultent du danger particulier et renverse la présomption qui existe à charge du transporteur.

Dès ce moment le transporteur est exonéré de sa responsabilité, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve que la perte ou l'avarie n'en résulte pas.

c) comme dans le C.I.M., la présomption ne joue pas en faveur du transporteur, s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

Il en est de même si le transfert est effectué au moyen d'un véhicule d'un type spécial, aménagé en vue de soustraire les marchandises à l'influence de la chaleur, du froid, des variations de la température ou de l'humidité de l'air, à moins que le transporteur ne fournisse la preuve que toutes les mesures lui incombant, compte tenu des circonstances, ont été prises en ce qui concerne le choix, l'entretien et l'emploi de ces aménagements et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données (article 17, § 4).

C'est l'obligation du transporteur d'agir en bon père de famille.

Comme tel il est également tenu de prendre toutes les mesures de précaution que le transport peut exiger normalement, compte tenu et des circonstances et des instructions spéciales données par le « dominus negotii » lorsqu'il s'agit d'une transport d'animaux. S'il en apporte la preuve, il sera autorisé à se prévaloir des causes spéciales d'exonération.

(1) Von Nánassy, p. 571; « Lorsque le dommage résulte en partie de la faute du chemin de fer, en partie d'une des causes énumérées à l'article 28, § 1, on se trouve en présence d'un cas de fautes concomitantes devant être apprécié conformément aux prescriptions correspondantes des lois et règlements nationaux ». Béla von Nánassy (Traduction Ruffly, 1946), p. 531; Comp. Travers, fasc. II, no 5445, II, pp. 258 et 259; no 5454, II, pp. 269 et 5462, p. 274.

#### 6° Retard à la livraison (Article 19)

La C.M.R. ne prévoit pas de délais de livraison comme c'est le cas pour le transport ferroviaire.

Ainsi que nous l'avons déjà souligné, en traitant de la lettre de voiture, il appartient aux parties de fixer le délai dans lequel le transport doit être effectué. Si un délai est fixé, il y aura retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu.

L'absence de mention d'un délai vaut « sans délai préfixé ». Dans cette éventualité il peut encore y avoir un retard, lorsque la durée effective du transport dépasse, compte tenu des circonstances, et, notamment, dans le cas d'un chargement partiel, du temps requis pour assembler un chargement complet dans des conditions normales, le temps qu'il est raisonnable d'allouer à des transporteurs diligents.

Il va sans dire que pareille prescription prête le flanc à des discussions sans fin.

#### 7° Présomption de perte de la marchandise (Article 20) — (1)

a) Sans avoir à fournir d'autres preuves, l'ayant droit peut considérer la marchandise comme perdue, quand elle n'a pas encore été livrée dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les soixante jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

b) En recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, l'ayant droit peut demander, par écrit, à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité.

Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

c) Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant de la lettre de voiture et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité pour retard à la livraison prévue à l'article 23 et, s'il y a lieu, à l'article 26.

d) A défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément à la loi du lieu où se trouve la marchandise.

#### 8° Remboursement (Article 21)

Comme il est prévu à l'article 19 de la C.I.M., l'expéditeur peut grever son avoir d'un remboursement jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise.

Si la marchandise est livrée au destinataire sans encaissement du remboursement qui aurait dû être perçu par le transporteur, en vertu des dispositions du contrat de transport, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire (2).

#### 9° Marchandises dangereuses

En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses nous renvoyons à ce qui a été dit plus haut.

Si la lettre de voiture ne porte pas les mentions prescrites, la responsabilité de l'expéditeur est seule engagée, à moins qu'il ne prouve que le transporteur connaissait la nature exacte du danger que présentait le transport des marchandises.

---

(1) Comparez l'article 30 de la C. I. M.

(2) Dans son article cité plus haut M. P. Durand, soutient avec raison que cette disposition est incomplète :

1. La C. M. R. ne fixe pas le maximum du remboursement et ne détermine pas la monnaie.

En trafic ferroviaire international des compensations combistes sont organisées à Bruxelles. Le fait que les transporteurs routiers sont des organismes privés, écarte l'idée d'une concentration qui permet la surveillance des Etats sur les mouvements des fonds correspondants. Les transports contre remboursement sont d'ailleurs à la base des trafics monétaires.

2. La C. M. R. ne fixe pas non plus le délai ni le mode de reversement des fonds reçus du bénéficiaire du remboursement.

3. Il fallait étendre aux tiers désignés par l'expéditeur p. ex. des banques - le bénéfice des fonds en retour.

Seul l'expéditeur est retenu comme bénéficiaire.

#### IV. — MONTANT DE L'INDEMNITÉ

##### 1° Perte totale ou partielle (Article 23)

###### a) Indemnité pour perte.

L'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge par le transporteur.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

C'est exactement la méthode adaptée par l'article 31 de la C.I.M. pour le calcul de la valeur de la marchandise.

En cas de perte partielle, on applique la règle suivant un calcul proportionnel.

###### b) Indemnité maximum.

Toutefois là où la C.I.M. précise que l'indemnité ne peut dépasser 100 francs par kilogramme du poids brut manquant, le plafond fixé par la C.M.R. est seulement de 25 francs par kilogramme manquant (1).

Comme dans une convention internationale, il n'est pas opportun de fixer ce maximum dans une monnaie nationale, qui peut être sujette à toutes sortes de variations, on prend comme base le franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 9.900.

A l'encontre du système de la C.I.M. qui prend pour base de la limitation le poids brut manquant, le Comité de Rüdesheim a pris pour base le poids brut total mentionné par la lettre de voiture (2).

L'emballage de l'envoi est donc pris en considération pour le calcul du plafond.

###### c) Indemnité complémentaire.

En sus de l'indemnité pour perte, sont remboursés : le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata, en cas de perte partielle ; d'autres dommages ne sont pas dus.

Comme dans la C.I.M. le manque à gagner n'entre pas en ligne de compte.

###### d) Déclaration de valeur (article 24).

L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, une valeur de la marchandise excédant la limite de 25 francs or par kilo du poids brut manquant et, dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

C'est à la demande de la C.C.I. et de la République Fédérale Allemande que cette prescription fut insérée (3).

##### 2° Avarie de la marchandise (Article 25)

a) En cas d'avarie, le transporteur paie le montant de la dépréciation calculée d'après la valeur de la marchandise fixée conformément à l'article 23.

Contrairement au système adopté par l'article 33 de la C.I.M., la Conférence a écarté le calcul de l'indemnité en tenant compte d'un coefficient de réduction, lequel pour la C.I.M. est égal au rapport entre la valeur, au lieu de destination, de la marchandise avariée et la valeur qu'aurait eue, en ce même lieu, la marchandise si elle n'avait pas été avariée pendant l'exécution du contrat de transport.

Par application de l'article 33 de la C.I.M., le processus à suivre est par exemple le suivant : Une marchandise dont la valeur établie d'après l'article 31 (c'est-à-dire au lieu et à l'époque où la marchandise est acceptée au transport) est de 15.000 francs, arrive avariée au lieu de destination, où la valeur est de

(1) La fixation de la limite fut âprement discutée. Certains, comme le Royaume Uni, voulut la fixer à 5 francs-or, par kg. de poids total.

D'autres notamment la République Fédérale Allemande, proposèrent d'adopter le même plafond que la C. I. M. - Le groupe de travail fixa la limite à 18 francs-or, laissant aux transporteurs la possibilité avec leurs clients, de convenir de limites supérieures, mais la conférence sur proposition de la France, adopta finalement le plafond de 25 francs-or.

Doc. Trans. / 152/WP9/32, No 38 et ss.; Doc. Trans/168/WP9/35, no 62 et ss.

(2) Rapport de M. Prodomides (C. C. I.), Doc. W/Trans./W P 9 / 28, p. 1.

(3) Doc. Trans. / 152 / W. P. 9/32, no 39.

18.000 francs. Conservant une valeur marchande de 12.000 francs, l'indemnité du chef d'avarie sera fixée au tiers de la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque du départ soit le tiers de 15.000 francs ou 5.000 francs (1).

Comme la fixation du plafond prévu pour la perte totale ou la perte partielle est maintenu, le système de la C.I.M. pouvait donner lieu à des solutions paradoxales. La Conférence écarta le système de la C.I.M. et adopta une méthode de calcul analogue à celle pour perte totale ou partielle. La dépréciation est établie par un coefficient de réduction proportionnel à la perte partielle de la marchandise et ce par rapport à la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge.

b) Néanmoins l'indemnité ne peut dépasser :

1) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale ;

2) si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, le plafond de la perte totale doit donc être réduit proportionnellement.

### 3° Déclaration d'intérêt à la livraison (Article 26)

a) L'expéditeur peut fixer par une mention de la lettre de voiture, et contre paiement d'un supplément de prix à convenir, le montant d'intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de dépassement du délai convenu.

b) S'il y a eu déclaration d'intérêt spécial à la livraison, il peut être réclamé, indépendamment des indemnités prévues aux articles 23, 24, 25 et à concurrence du montant de l'intérêt déclaré, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve est apportée.

C'est l'équivalent de l'article 36 de la C.I.M.

Par application de cette disposition même le manque à gagner peut être invoqué.

### 4° Indemnité en cas de retard (Article 23, § 5)

Abstraction faite de la déclaration d'intérêt à la livraison, lorsqu'en cas de retard, l'ayant droit prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport.

### 5° Dol ou faute lourde (Article 29)

a) Si le dommage causé à la marchandise provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol, le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions de la Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve.

Cela veut dire que l'ayant droit peut prétendre à une réparation intégrale.

La C.I.M. (article 37) n'admet cette indemnisation que jusqu'à concurrence du double des maxima prévus.

b) Il en est de même si le dol ou la faute est le fait des préposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt, pour l'exécution du transport, lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

Dans ce cas, ces préposés ou ces autres personnes n'ont pas davantage le droit de se prévaloir, en ce qui concerne leur responsabilité personnelle, des dispositions excluant ou limitant la responsabilité.

Là où le représentant de l'Autriche avait proposé de remplacer les mots « faute équivalente au dol », par « faute lourde », la proposition fut repoussée pour le motif que cette formule a été choisie pour tenir compte du fait que la législation du Royaume-Uni ne connaît pas la notion de la faute lourde (2).

A noter que ces raisons furent déjà invoquées en 1929 lors de la Convention de Varsovie.

Le Protocole de La Haye a néanmoins abandonné cette formule qui a donné lieu à des interprétations variant de pays à pays, qui étaient souvent contradictoires, et a adopté une nouvelle formule libellée comme suit : « Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé

(1) Cette disposition donna lieu à beaucoup de critiques. Voir Nánassy « La réglementation prévue par la nouvelle C. I. M. quant aux indemnités dues pour avarie de la marchandise transportée », TRANSPORT (Bâle) 1955, p. 1627 et ss..  
Borgognon P., « L'Article 33 de la nouvelle C. I. M. », Transport, 1956, pp. 2430 et 2431; Note du Bureau Central en réponse à l'article de M. Borgognon, Transport, 1956, pp. 2933 et 2934.  
Müllner, op. cit., pp. 193 et 194.  
Durand, p. 228 et s.

(2) Trans / 152 / W P 9 / 32, no 55.



que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée, que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions » (1).

#### 6° Intérêt de l'indemnité (Article 27)

Lorsqu'il obtient une indemnité, l'ayant droit peut demander des intérêts, qui sont calculés à raison de 5 % l'an. Ils courent du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

#### 7° Conversion de monnaie

Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours du jour et du lieu du paiement de l'indemnité (2).

#### 8° Concours de responsabilités (Article 28)

La C.M.R. prévoit *in terminis*, que même lorsque, d'après la loi applicable, la perte, l'avarie ou le retard survenu au cours d'un transport soumis à la Convention peut donner lieu à une réclamation extra-contractuelle, le transporteur peut se prévaloir des dispositions de la Convention qui excluent sa responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.

Il en est de même pour les personnes dont le transporteur répond.

Cette disposition équivaut au rejet du concours des responsabilités contractuelles et délictuelles admis par notre Cour de Cassation (3), dont les décisions ne sont pas toujours suivies par les Cours et les Tribunaux et sont âprement discutées en doctrine (4).

### V. — RECLAMATIONS ET ACTIONS (Articles 30 à 33)

#### 1° Extinction de l'action contre le transporteur, née du contrat de transport

a) Comme il est prévu à l'article 45 de la C.I.M. et à l'article 7 de la loi du 25 août 1891 sur le contrat de transport, l'article 30 de la C.M.R. prévoit dans certains cas l'extinction de l'action.

Si le destinataire a pris livraison de la marchandise sans qu'il en ait constaté l'état contradictoirement avec le transporteur ou sans qu'il ait, au plus tard au moment de la livraison, s'il s'agit de pertes ou avaries apparentes, adressé des réserves, au transporteur, indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture.

b) S'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, le constat et les réserves sont encore recevables dans les sept jours à dater de la livraison, dimanche et jours fériés non compris.

Les réserves doivent être faites par écrit lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes.

c) Lorsque l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement par le destinataire et le transporteur, la preuve contraire au résultat de cette constatation ne peut être faite que s'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes et si le destinataire a adressé des réserves écrites au transporteur dans les sept jours, dimanche et jours fériés non compris, à dater de cette constatation.

La C.I.M. (article 45, § 2, d, 2°) exige au surplus que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison (5).

(1) Voir article de l'auteur, loc. cit., R. W. 1956 - 58, p. 394 et ss.

Voir aussi la Mercuriale de M. le Procureur Général R. Hayoit de Termicourt, prononcée le 15 septembre 1957, J. T., 604-605.

(2) C'est la réplique de l'article 31, § 2, de la C. I. M.

(3) Cass, 13 février 1930, Pas., 1930, I, 115; 16 octobre 1902, Pas. 1902, I, 350 et autres arrêts. Voir sur ce point J. Van Rijn, Responsabilité aquilienne et contrats, No 121 à 127; id. Le concours des responsabilités contractuelle et délictuelle, Rev. Critique de jurisprudence Belge, 1957, p. 297 et ss.

(4) Chronique de Jurisprudence de MM. Dabin et Lacasse, dans la Revue Critique, 1949, p. 50; 1952, p. 55 et 1955, p. 216; Dalca O. « Le problème du concours des responsabilités contractuelle et délictuelle et la jurisprudence récente » R.G.A.R., 1955, no 5480; id., J. T., 1955, 301; en ce qui concerne les transports, article de l'auteur « Le Contrat de transport de marchandises et le concours des responsabilités contractuelle et délictuelle en Droit Belge », Bullet des Transports Internationaux », 1950, p. 304 et ss.; Hubert de la Massué : « Le Contrat de transport et le concours des responsabilités contractuelle et délictuelle en droit français », id. 1951, p. 138 et s.

(5) Comme le remarque très justement von Nänassy (pp. 730-731), cette preuve ne peut matériellement être administrée que par la preuve négative.

d) En cas de retard, les réserves doivent avoir été faites par écrit dans le délai de vingt et un jours à dater de la mise de la marchandise à la disposition du destinataire.

Cette prescription est inconnue dans la C.I.M.

e) Pour le calcul des délais la C.M.R. prévoit que la date de livraison ou, selon le cas, celle de la constatation ou celle de la mise à disposition n'est pas comptée dans les délais.

En d'autres termes c'est l'exclusion du *dies a quo*.

f) Le transporteur et le destinataire se donnent réciproquement toutes facilités raisonnables pour les constatations et vérifications utiles.

En dehors de cette recommandation, la C.M.R. ne précise pas la procédure à suivre pour le constat ni l'obligation de remise d'une copie du constat à l'ayant droit.

Les prescriptions des articles 44 et 45 de la C.I.M. sont beaucoup plus détaillées.

Celle-ci prévoit également que si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, l'action n'est pas éteinte.

Il nous paraît cependant que, même en l'absence de texte, pareille solution s'impose également dans le cadre de la C.M.R. et que l'ayant droit serait encore recevable, au delà des délais prévus, en vertu de l'adage « *fraus omnia corrumpit* ».

Il sied en effet de souligner que dans les deux conventions le délai de prescription est dans ce cas fixé à trois ans.

Quant à la procédure de constat ou d'expertise judiciaire, la C.I.M. possède une prescription spéciale qui renvoie *in terminis* au droit national.

Elle possède aussi une disposition d'ordre général (article 53) qui prévoit en toute matière l'application subsidiaire du droit national.

La C.M.R. n'a aucune disposition analogue, mais en vertu des principes généraux il faut admettre la même solution.

En Belgique la matière est régie par l'article 8 de la loi du 25 août 1891.

## 2° La prescription

a) *Délai normal* : les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la C.M.R. sont prescrites dans le délai d'un an.

b) *Exception* : en cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol (1), la prescription est de trois ans.

### c) La prescription court :

1) Dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée ;

2) Dans le cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur ;

3) Dans tous les autres cas, (remboursement, vente avec reliquat, fraude de l'ayant droit, etc.), à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport.

Le délai *a quo* n'est pas compris dans le délai.

### d) *Suspension et interruptions de la prescription* (article 32, § 2, 3 et 4)

#### 1) Réclamation administrative.

Comme la C.I.M. (article 41), le C.M.R. prévoit la suspension de la prescription par l'introduction d'une réclamation écrite et ce jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes.

En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse.

La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

2) La C.M.R. renvoie subsidiairement à la loi de la juridiction saisie pour la suspension et l'interruption de la prescription (2).

(1) Voir ci-dessus article 29 et note.

(2) C'est la réplique de l'article 46, § 5 de la C. I. M.

3) L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception (1).

### 3° Compétence et procédure

#### a) *Légitimation active.*

La C.M.R. ne détermine pas comme la C.I.M. (art. 42) quelles sont les personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le transporteur.

Il s'impose dès lors de se référer au droit de la juridiction saisie.

#### b) *Compétence territoriale.*

Abstraction faite des juridictions des pays contractants désignés de commun accord par les parties, le demandeur peut intenter son action judiciaire devant les juridictions du pays sur le territoire duquel :

1) le défendeur (transporteur) a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu.

2) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.

Le demandeur n'a pas d'autre choix.

Une fois que l'action est engagée devant une juridiction compétente ou qu'un jugement a été rendu dans une telle instance, toute nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties, est exclue à moins que la décision de la première juridiction ne soit pas susceptible d'être exécutée dans le pays où la nouvelle action est intentée.

C'est le problème de la litispendance.

#### c) *Exécution des jugements.*

Moyennant l'accomplissement des formalités de l'exequatur, tout jugement devenu exécutoire dans l'un des pays, l'est également dans chacun des autres pays. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Par jugement on entend : les jugements contradictoires et par défaut et les transactions judiciaires. Sont exclus les jugements qui ne sont exécutoires que par provision, et ceux qui visent des condamnations en dommages et intérêts pour procès téméraire et vexatoire.

Il ne peut être exigé de caution *judicatum solvi* de ressortissants de pays contractants, ayant leur domicile ou un établissement dans un de ces pays (2).

#### d) *Arbitrage (Article 33).*

Le contrat de transport peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral à condition que cette clause prévoie que le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la C.M.R.

Cette disposition est inspirée par l'article 60 de la C.I.M. qui règle cependant de façon détaillée et la composition de ce tribunal et la procédure à suivre. L'annexe X contient le règlement d'arbitrage.

## VI. — DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT EFFECTUÉ PAR TRANSPORTEURS SUCCESSIFS.

Les articles 34 à 40 régissent le transport avec lettre de voiture unique effectué par des transporteurs successifs.

Le principe de base est la responsabilité solidaire des transporteurs successifs.

L'action basée sur le contrat de transport peut être intentée au choix du demandeur contre le premier transporteur, le dernier transporteur ou le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou retard. L'action peut être dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs. (Légitimation passive.)

Les articles 37, 38 et 39 prévoient le mode de règlement des comptes entre transporteurs et la prescription qui régit leurs actions.

L'article 40 dispose que les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 37 et 38.

## VII. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

### 1° *Nullité des stipulations contraires à la Convention (Article 41).*

Abstraction faite de la liberté laissée aux transporteurs de convenir entre

(1) La C. I. M. le prévoit à l'article 46, § 4.

(2) La C. M. R. ne prévoit pas comme la C. I. M. (article 55), l'insaisissabilité du matériel roulant, p. c. q. en l'espèce il ne s'agit pas d'un matériel d'exploitation d'un service public.

eux de dispositions dérogeant à certaines prescriptions de responsabilité, les prescriptions de la C.M.R. ont un caractère impératif.

En conséquence est nulle toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la Convention.

La nullité de telles dispositions n'entraîne cependant pas la nullité des autres dispositions du contrat.

En particulier, seraient nulles toute clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve.

## 2° Dispositions finales (Articles 42 à 51).

### a) Ratification et entrée en vigueur.

Il s'agit des dispositions ayant trait à la signature ou à l'adhésion des pays membres de la commission économique pour l'Europe et des pays admis à la ratification et l'entrée en vigueur.

La Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des pays membres ou admis auront déposé leur instrument de ratification ou l'adhésion auprès du secrétaire général de l'organisation des Nations unies. Le même délai est prévu pour chaque ratification ou adhésion ultérieure.

### b) Cour internationale de Justice.

Tout différend entre deux ou plusieurs parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la Convention pourra éventuellement être porté devant la Cour internationale de justice à La Haye, pour être tranché par elle.

### c) Dénonciation.

Chaque partie pourra dénoncer la Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'organisation des Nations unies. Elle prendra effet douze mois après la date de réception.

### d) Révision.

Après que la Convention aura été en vigueur pendant trois ans, toute partie contractante peut solliciter la convocation d'une conférence à l'effet de révision.

Le secrétariat est tenu par le secrétaire général de l'organisation des Nations unies.

### e) Langues.

La Convention est établie en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

## CONCLUSION.

Nonobstant les lacunes et les défauts inévitables que l'application ne manquera pas de détecter, la C.I.M. a connu cinq révisions jusqu'à présent et une sixième est en préparation; la Convention comme telle marque une étape importante dans l'unification des règles juridiques du transport routier international.

Afin de faciliter au maximum à cette unification et à l'adaptation des prescriptions du droit de transport international, il est regrettable que la conférence ne se soit pas inspirée de la V<sup>me</sup> Conférence de révision de la C.I.M. (1), pour prévoir l'institution d'une commission de révision partielle, habilitée à tenir à jour et à adopter certains articles d'importance pratique.

Cette procédure de révision simplifiée aurait facilité l'adaptation de la Convention à l'évolution économique et sociale du moment et l'aurait aidée à vaincre plus aisément les difficultés inhérentes à une mise en place.

Les conférences diplomatiques sont toujours lentes et difficiles et font parfois songer aux carabiniers d'Offenbach.

D'ailleurs, pour certains problèmes épineux, notamment le problème tarifaire, l'imposition d'un modèle de lettre de voiture, la Conférence a prévu l'élaboration d'un cahier des charges qui pourrait donner lieu à pas mal d'incidents.

La session du Comité des transports intérieurs de la commission économique pour l'Europe, qui s'est tenue à Genève du 15 au 19 décembre 1958, n'est pas parvenue à une solution et il est à craindre qu'un accord ne se fera pas rapidement.

Souhaitons néanmoins que la Convention, dont l'importance est reconnue unanimement, puisse entrer en vigueur prochainement.

Albert CLERENS-STAS.

(1) Article 67, § 3 et Annexe VI; il s'agit d'une commission d'experts.

## Validité même en cas de lésions physiques - Limites.

La clause d'exonération de responsabilité du chef de dol ou d'une faute assimilable au dol a un caractère illicite.

Dans la pratique, la clause de non-responsabilité se présente généralement sans aucune limitation. Pareille clause n'est cependant pas nulle quand les parties n'ont visé et n'invoquent que l'exonération permise par la loi.

L'exonération de responsabilité peut également être stipulée pour des fautes qui ont pour conséquences des lésions corporelles.

### COUR D'APPEL DE GAND. — 27 JUIN 1958.

(1<sup>o</sup> Ch. — Siég. : MM. Bossaert, Verougstraete et Beeckman. — Av. gén. : M. Vanhoudt. — Braeckman c/ Auzou. — Pl. : M<sup>es</sup> Snoeck et De Decker).

Gezien de stukken, o.m. het vonnis tussen partijen op tegenspraak gewezen door de Rechtbank van eers e aanleg te Veurne, eerste Kamer, op 27 juni 1957 ;

Overwegende dat het hoger beroep tijdig en regelmatig werd ingesteld ;

Overwegende dat appellant, door tussenkomst van de sociale dienst van zijn werkgever, zijn veertienjarig zoontje Antoon Braeckman, op vacantie stuurde in de kolonie door geïntimeerden te Westende uitgebaat ; dat het kind op 15 augustus 1955, bij verstoppertje spelen in het gemeentepark, uit een laagstammig boompje viel en zijn linkerelleboog brak ;

Overwegende dat appellant, in zijn vordering tot schadevergoeding, de verantwoordelijkheid van dit ongeval aan geïntimeerden toeschrijft omdat het zijn oorzaak vindt, hetzij in een gebrek aan waakzaamheid vanwege de monitor, hetzij in de nalatigheid waarmede het home beheerd werd ;

Overwegende dat de vordering gesteund is op de quasi-delictuele verantwoordelijkheid en onmiddellijk dient aangestipt, dat, in hoofde van geïntimeerden, geen rechtstreekse fouten te weerhouden zijn ; dat zij het bevel niet gaven van verstoppertje te spelen in de geïncrimineerde voorwaarden ; dat, voor zoveel zij een onbekwame monitor aanstelden, zij enkel over dezes fout aansprakelijk zijn bij toepassing van artikel 1384, par. 3, B.W. ; dat de verzekering van het risico der verlofgangers geen wettelijke verplichting is ;

Overwegende dat geïntimeerde in hoofde van de monitor iedere fout ontkennen, doch desgevallend zich beroepen op de vrijstelling van verantwoordelijkheid die gestipuleerd werd ten voordele van hen zelf en van hun aangestelden ;

Overwegende dat appellant niet ernstig kan beweren dat hij in het beding van vrijstelling niet heeft toegestemd ; dat immers de inlichtingsfiche van de opneming van zijn zoontje in het vacatiehome, opgesteld door de werkgever maar door de appellant eigenhandig ingevuld en genaamtekend, de bedoelde clause op uitdrukkelijke wijze vermeldt ; dat dezelfde fiche door de werkgever aan geïntimeerden overhandigd werd, die aldus rechmatig deze verbintenis inroepen ;

Overwegende dat appellant, in de gemelde fiche, « de directie, het personeel van het home ontslaat van om het even welke verantwoordelijkheid uit hoofde of ter gelegenheid van de opneming van het kind » ; dat hij zich ook op zijn werkgever verlaten heeft om het home aan te duiden ;

Overwegende dat de vrijstelling van verantwoordelijkheid wegens bedrog of gelijkwaardige fout een ongeoorloofd karakter heeft, hetgeen niet belet dat in de praktijk, het bedoeld beding gewoonlijk zonder enige beperking voorkomt ; dat nochtans deze clause hiervoor geen nietigheid oploopt wanneer, zoals in casu, de partijen slechts de door de wet toegelaten vrijstelling hebben beoogd en opvorderen (studie Van Ryn, R.G.A.R. 1931, 703 n<sup>o</sup> 10 en 11) ;

Overwegende dat het verstoppertje spelen op zich zelf een ongevaarlijk kinderspel is en de monitor enkel 6 à 10 kinders onder zijn toezicht had ; dat het gezonde jongens van rond de veertien jaar betreft, die dan toch een zekere

handigheid en begrip van zelfbehoud bezitten; dat zij zich in struiken of laagstammige boompjes op zandgrond verborgen hebben;

Overwegende dat de toelating om verstoppertje te spelen in de gekende oms'andigheden voor de monitor althans geen fout is, daar hij, redelijkerwijze, niet kon voorzien dat de kleine Braeckman of een der andere kinderen een ongelukkige val zou doen;

Overwegende dat de vrijstelling van verantwoordelijkheid ook mag bedongen worden voor fouten die lichamelijke letsels voor gevolg hebben (*idem*, n<sup>o</sup> 703, 4, 7 en 8);

Overwegende dat appellant ten onrechte aanvoert dat iedere tekortkoming van geïntimeerden of hun aangestelde in de ui'oefening van hun beroep, als een grove fout moet aangezien worden; dat, indien zulks kan gelden voor beroepsfouten, die de bedongen prestaties in hun essentie te niet doen, deze voorwaarde ter zake niet vervuld is; dat de verplichting van bewaking en toezicht te zamen met meerdere andere, ten aanzien van het verschaffen ener gezonde ontspanningskuur als hoofddoel, een bijkomend karakter heeft;

Overwegende dat dienvolgens de eerste rechter te recht de vordering van appellant als ongegrond heeft afgewezen;

*Om deze redenen,*

Het Hof,

Gelet op artikel 24 van de wet van 15 juni 1935,

Gehoord de heer eerste advocaat-generaal Vanhoudt in zijn eensluidend advies,

Alle andere en meerdere besluiten als ongegrond verwerpend,

Ontvangt het hoger beroep doch verklaart het ongegrond; dienvolgens bevestigt het bestreden vonnis;

Veroordeelt appellant tot de kosten van de aanleg.

Resp. en gén.

**Décès du mari, associé dans une société de personnes.**

Causalité.

**Veuve n'ayant pas repris sa part  
dans le délai prévu -  
Perte de la part de bénéfice  
dans la société - Rejet.**

La veuve qui, alors que son mari était associé en nom collectif, a omis d'exercer, dans le délai fixé par les statuts, le droit de reprendre sa part, ne peut réclamer à l'auteur responsable de l'accident, le dommage résulté pour elle de la perte des revenus provenant de la société, ce dommage trouvant sa cause dans sa propre omission ou négligence.

**COUR D'APPEL DE BRUXELLES. — 1<sup>er</sup> FEVRIER 1957.**

(Pr. : M. Malgaud. — Av. gén. : M. Cerckel. — Van Doorslaer c/ c<sup>es</sup> Van Rocsbroeck. — Pl. : M<sup>es</sup> Donnet, du barr. de Malines, Ronse et Bastaens, ce dernier du barr. d'Anvers.)

... Over de eis van de weduwe :

Aangezien de eerste rechter terecht heeft overwogen dat artikel 57 van de Grondwet aan de senatoren geen jaarwedde toekent, doch enkel een vergoeding voor hun onkosten, zodat wegens het ophouden dezer onkosten, de weduwe, vanaf de dag van het overlijden, geen schade lijdt door het derven van de senatoriale vergoeding, en zulks zonder dat de waarschijnlijkheid ener gebeurlijke herkiezing dient onderzocht te worden ;

Aangezien, al blijft het bewijs achterwege dat de vennootschap onder gemeenschappelijke naam « Gebroeders Van Roosbroeck » regelmatig zou verlengd zijn geworden na de datum waarop haar wettelijk bestaan een einde nam, niettemin vaststaat dat, in de feitelijke associatie welke alsdan ontstond, de wederzijdse rechten en verplichtingen van de deelnemers en/of hun rechthebbers ongewijzigd werden behouden ;

Aangezien hieruit voortvloeit dat, zoals vroeger voorzien was geweest in artikel 10 der statuten, de weduwe, mits schriftelijke kennisgeving binnen de maand van het overlijden van senator Van Roosbroeck, het recht had het aandeel van deze laatste in de feitelijke associatie over te nemen ;

Aangezien zij verzuimde binnen de termijn van een maand dit recht uit te oefenen, om redenen die niet worden uitgelegd en die overigens, onverschillig zijnde voor de oplossing van huidig geschil, door het hof niet moeten nagegaan worden ;

Aangezien bijgevolg dit verzuim dient beschouwd te worden als de bijzonderste oorzaak van de winstderving die de weduwe thans beweert te ondergaan ;

Aangezien weliswaar de eerste rechter terecht eventuele schadevergoeding door de dader van het ongeval verschuldigd en gebeurlijke inkomsten door overneming van het echtelijk aandeel in de associatie naar hun oorzaak en voorwerp juridisch verschillend acht, maar aangezien, juist wegens dit verschil, de dader van het ongeval, of zijn verzekeringsmaatschappij in zijn naam, slechts kan verplicht worden tot het vergoeden van de schade die werkelijk in rechtstreeks oorzakelijk verband staat met bedoeld ongeval ;

Aangezien de opwerping dat het overnemen van het aandeel van het slachtoffer niet noodzakelijk door de weduwe moet geschieden geen doel treft, vermits deze overneming binnen de maand van het overlijden in haren hoofde alleszins een recht u' maakte waarvan de uitoefening, zo zij binnen de termijn had plaats gehad, de hoofdoorzaak der ingeroepen schade zou uitgeschakeld hebben ;

Aangezien door eerste geïntimeerde nog wordt aangevoerd dat, had zij bedoeld aandeel overgenomen, de daaruit voortvloeiende inkomsten de vruchten van haar persoonlijke activiteit zouden hebben vertegenwoordigd ; doch aangezien deze bewering feitelijk onjuist is, vermits dit recht tot overneming binnen de maand van het overlijden te haren gunste bedongen stond in de overeenkomst door haar echtgenoot aangegaan en hoofdzakelijk, ten overstaan der

andere deelnemers, de erkenning uitmaakte van de jarenlange diensten door wijlen Paul Van Roosbroeck aan de vennootschap en later aan de feitelijke associatie bewezen ;

Aangezien nochtans door het ongeval aan de weduwe een zekere winstderving rechtstreeks berokkend werd, die zij alleszins te lijden had, zelfs indien zij het lidmaatschap van haar man binnen de maand had overgenomen ;

Aangezien inderdaad opvalt dat door het plots verscheiden van haar voornaamste medewerker, de associatie in haar activiteit en winsten gevoelig getroffen werd en dat aldus de weduwe, bij veronderstelling lid geworden, toch slechts verminderde winstaandelen zou hebben genoten ;

Aangezien anderzijds, wegens de ouderdom der deelnemers rond het tijdstip waarop het ongeval gebeurde, een herinrichting der associatie, door het aanwerven van jongere krachten, biennen afzienbare tijd moest te gemoet gezien worden ;

Aangezien trouwens deze vernieuwing enkele maanden later in feite plaats had door het opnemen van een zoon Van Roosbroeck als bedrijvig element, waarvan noch beweerd noch ontkend wordt dat hij in ruil daarvoor enige verplichting tot onderhoud jegens zijn moeder zou aangegaan hebben ;

Aangezien dienvolgens het juist verlies aan inkomen door de weduwe geleden des te minder nauwkeurig kan vastgesteld worden, daar ook rekening dient gehouden met de moeilijk te ramen winstgevende levensduur die haar bejaarde echtgenoot nog normaal kon verhoppen ;

Aangezien, in die omstandigheden, een som *ex aequo et bono* op 100.000 frank bepaald, als billijke vergoeding hoofdens winstderving voorkomt ;

Aangezien voor de morele schade, het hof zich aansluit bij de motivering van de eerste rechter en het door hem toegekend bedrag van 100.000 frank als billijk beschouwt ;

Aangezien de overige beslissingen van de eerste rechter niet worden gecritiseerd ;

*Om deze redenen, het Hof,*

... ontvangt het beroep ; bevestigt het vonnis waartegen beroep, onder de som te betalen aan eerste geïntimeerde, weduwe Paul Van Roosbroeck, slechts enkele wijziging det de veroordeling, door appelante Van Doorslaer in hoofdzal bedragen 100.000 frank, voor winstderving, + 100.000 frank, voor zedelijke schade, + 12.648 frank, foor andere vergoedingen, te samen 212.648 frank ; veroordeelt appellanten tot de kosten van beroep.



## Œuvre de la nature (talus) : Éboulement de pierres. Impossibilité d'y porter remède - Non-responsabilité.

L'art. 1384, al. 1<sup>er</sup> du Code civil s'applique tant aux choses mobilières qu'aux choses immobilières.

Le propriétaire d'un talus doit être considéré comme le gardien de celui-ci, étant donné qu'il en jouit pour son propre compte et le conserve avec un pouvoir de surveillance, de direction et de contrôle.

Si la responsabilité du gardien est encourue en raison des vices cachés et apparents de la chose, encore faut-il admettre que lorsque les œuvres de la nature comportent éventuellement un vice, cause du préjudice, leurs gardiens n'en sont tenus pour responsables — pour autant toutefois qu'il soit humainement décelable — que lorsqu'il leur est possible d'y porter remède.

Le propriétaire d'un talus ne peut être déclaré responsable du dommage provenant d'une chute de pierres, s'il n'est pas établi qu'il avait la possibilité d'éviter celle-ci.

### TRIBUNAL CIVIL DE LIEGE. — 11 FEVRIER 1959.

(4<sup>e</sup> Ch. — Siég. : M. Closon. — Subst. : M. Liégeois. — S.P.R.L. Agence de voyages Pulman Cars c/ Soc. de la Petite Propriété Terrienne. — Pl. : M<sup>es</sup> Merlot, Penelle et Dehousse).

Attendu que l'action tend à l'indemnisation du préjudice que la demanderesse prétend avoir encouru à la suite de l'éboulement de pierres provenant d'un talus appartenant à la société défenderesse;

Qu'à deux reprises différentes, des pierres schisteuses se seraient détachées dudit talus et auraient provoqué des dégâts au toit vitré du garage, ainsi qu'à une voiture et à un autocar garés à cet endroit;

Attendu que la demanderesse fonde son action tant sur la responsabilité délictueuse (art. 1382 et 1383 du Code civil) que sur celle dérivant de l'article 1384 du même Code (vice de la chose);

Attendu qu'elle soutient que la société défenderesse a manqué de prévoyance et de précaution, que des blocs de schiste menaçaient à tous moments de dévaler la colline et qu'elle aurait dû prendre toute mesure réclamée par cette situation dangereuse;

Attendu que semblable situation ne découle pas de l'examen du dossier répressif du Parquet de Liège produit en copie libre par les parties; que, suivant les constatations de l'agent verbalisant, aucune trace d'un dévalement quelconque n'a été relevée sur place; qu'il n'y a pas lieu d'incriminer à titre de faute, la société défenderesse du fait de n'avoir pris aucune mesure spéciale en vue d'éviter pareil éboulement, le dommage paraissant non seulement imprévisible, mais entièrement inévitable, personne ne pouvant l'empêcher;

Attendu que conformément à la doctrine et à la jurisprudence relatives à l'application de l'article 1384, alinéa 1<sup>er</sup>, du Code civil, la responsabilité du fait des choses inanimées n'est encourue que si le demandeur établit le vice de la chose et prouve que ce vice est la cause du dommage;

Que cette disposition s'applique tant aux choses mobilières qu'immobilières (Cassation, 24 mai 1945. Pas., p. 182); que le propriétaire d'un talus doit être considéré comme le gardien de celui-ci; qu'en effet il jouit pour son propre compte de la chose et la conserve avec un pouvoir de surveillance, de direction et de contrôle (Cassation, 25 mars 1942, Pas., p. 110);

Que si l'on doit admettre que la responsabilité du gardien est encourue à raison des vices cachés et apparents de la chose, encore doit-on exiger que, lorsque les œuvres de la nature comportent éventuellement un vice, cause du préjudice, leurs gardiens n'en sont tenus pour responsables — pour autant, toutefois, qu'il soit humainement décelable — que lorsqu'il leur est possible d'y porter remède;

Qu'en l'espèce la demanderesse n'établit pas, ni ne tente pas d'établir que la société défenderesse avait la possibilité d'éviter la chute des pierres;

Que les expertises qu'elle sollicite ont trait uniquement à la constatation

que ces pierres provenaient du terrain de la société défenderesse et à l'évaluation des dégâts;

Qu'il suit de ces considérations que l'action n'est pas fondée;

Par ces motifs :

Le Tribunal, ouï M. P. Liégeois, substitut du procureur du roi, en son avis...

Dit la demande recevable, mais non fondée, en déboute la demanderesse et la condamne aux dépens.

## Rupture d'une canalisation de gaz - Autre explication possible.

La réparation du dommage résultant d'un vice de la chose que l'on a sous sa garde est subordonnée à la preuve préalable du vice de la chose.

Si une jurisprudence extensive admet généralement que l'existence du vice peut se déduire du comportement anormal de la chose, encore faut-il que cette preuve du vice soit complétée par l'élimination des autres causes possibles.

Si le fait pour une canalisation de gaz de laisser échapper son contenu est manifestement anormal, le vice ne sera cependant suffisamment démontré que si, par élimination successive des autres causes possibles non imputables au gardien de la chose, il résulte que la rupture ne peut être due, par exemple, qu'à un défaut quelconque des matériaux employés, notamment à un défaut de fabrication, ou à une usure due à la vétusté.

La preuve d'un vice n'est pas rapportée à suffisance de droit lorsque l'examen des morceaux de tuyauterie constituant l'emboîtement brisé n'a rien révélé d'anormal dans la conception, la structure et la qualité de la canalisation litigieuse et que la rupture peut être due à un tassement ou à un glissement de terrain pouvant avoir pour causes un charroi intensif mais aussi une influence minière, causes ayant été aggravées du fait de gelées à grande profondeur.

### COUR D'APPEL DE LIEGE. — 10 FEVRIER 1959.

(3<sup>e</sup> Ch. — Siég. : MM. Delwaide, Robaye et Vienne. — Subst. Proc. gén. : M. Ledent. — Ville de Liège c/ Maltus-Ladsoux et Charbonnages de Bonne-Espérance, Batterie, Bonne Fin et Violette. — Pl. : M<sup>es</sup> Dehousse, de Laever et Platéus).

... Attendu que la première intimée a assigné l'appelante en réparation du dommage que lui a causé la rupture d'une canalisation de gaz dont l'appelante avait la garde;

Que cette dernière a appelé la deuxième intimée en garantie, estimant que la rupture de la canalisation a été causée par l'action des travaux de déhouillement effectués par la deuxième intimée;

Attendu que c'est à bon droit que le premier juge a joint les causes en raison de leur connexité;

#### Sur l'action principale :

Attendu que l'appelante ne dénie pas que le dommage causé à la première intimée résulte de la rupture d'une canalisation dont elle avait la garde, mais qu'elle fait grief au premier juge d'avoir décidé que la preuve du vice de la canalisation était rapportée par la simple constatation que « doit être réputé atteint d'un vice, le conduit qui, par suite d'une rupture, laisse le gaz s'échapper » ;

Attendu qu'en droit belge, la réparation du dommage résultant d'un vice de la chose que l'on a sous sa garde, demeure subordonnée à la preuve préalable du vice de la chose;

Que si une jurisprudence extensive admet généralement que l'existence du vice peut se déduire du comportement anormal de la chose, encore faut-il que cette preuve du vice soit complétée par l'élimination des autres causes possibles (Cass., 31-1-1952, Pas., I, 308, et Rev. crit., J. B., 1955, p. 238) ;

Attendu que l'application de ces principes à une canalisation de gaz permet d'affirmer que le fait pour cette canalisation de laisser échapper son contenu est manifestement anormal; que toutefois, le vice ne sera suffisamment démontré que si, par élimination successive des autres causes possibles non imputables au gardien de la chose, il résulte que la rupture ne peut être due, par exemple, qu'à un défaut quelconque des matériaux employés, notamment à un défaut de fabrication, ou à une usure due à la vétusté (App., Liège, 2<sup>me</sup> chambre, 28-1-1958, en cause ville de Verviers c. Pagnoul);

Attendu qu'en l'espèce, l'appelante verse aux débats un rapport technique dressé par l'expert requis par le Parquet de Liège au cours de l'information à laquelle il fut procédé aux moments des faits;

Qu'il résulte des constatations de cet expert que l'examen des morceaux de tuyauterie, constituant l'emboîtement brisé, ne révèle rien d'anormal dans

la conception, la structure et la qualité de la canalisation litigieuse; qu'il conclut que la rupture de la conduite est due à un tassement de terrain, ou à un glissement de terrain, lequel peut être dû au charroi intensif, mais aussi à une influence minière; qu'en outre, ces causes possibles ont été considérablement aggravées du fait des gelées à grande profondeur qui ont sévi à l'époque;

Attendu qu'il n'est donc pas permis, dans ces conditions, d'affirmer que la preuve du vice de la canalisation est rapportée à suffisance de droit;

Attendu que l'examen des pièces litigieuses par l'expert précité ne fut toutefois pas contradictoire; que ce dernier n'avait pas reçu non plus la mission de rechercher d'une manière approfondie toutes les causes possibles de la rupture; qu'il convient donc de faire droit à la demande subsidiaire d'expertise formulée par l'appelante, ainsi qu'il sera dit au dispositif ci-après;

Attendu que la première intimée invoque en outre à nouveau une faute quasi délictuelle des services de la ville de Liège;

Qu'à bon droit, le premier juge a décidé qu'aucune faute de cette espèce ne pouvait être retenue à charge de la première intimée;

Qu'il est en effet établi, par le dossier répressif versé aux débats, que tous les riverains ont été alerté en temps utile, et que, dès lors, le fait de laisser le gaz circuler dans la conduite brisée — et ce pour des raisons techniques, par ailleurs justifiées — ne peut être fautif;

Qu'au surplus la réparation de la canalisation a été effectuée aussi rapidement que possible;

#### **Sur l'action en garantie :**

Attendu que le premier juge a justifié la recevabilité de cette action par de judicieux motifs que la Cour déclare adopter; qu'il en est de même en ce qui concerne la possibilité, pour la première intimée, de réclamer le dommage corporel qui lui a été causé (Répertoire pratique d. b., v°, Mines, n° 453);

Attendu que la première intimée, demanderesse originaire, a conclu directement contre la société appelée en garantie, et qu'elle a ainsi noué, avec elle, le contrat judiciaire;

Que vu la connexité à l'action originaire, les demandes formulées par la première intimée contre la société appelée en garantie sont également recevables (Rép. prat. d. b., V°, Garantie, n° 48);

Attendu que les motifs libellés ci-dessus au sujet de l'action principale justifient qu'il soit sursis à statuer sur le bien-fondé de l'action en garantie tant à l'égard de l'appelante que de la première intimée;

Qu'il y a lieu, toutefois, de rejeter dès à présent l'argumentation de la deuxième intimée lorsqu'elle soutient, à tort, que la véritable cause du dommage résiderait dans l'imprudence ou la négligence de la victime;

Que cette affirmation est dénuée de pertinence lorsque l'on prend connaissance des faits de la cause; qu'il est établi que la victime a longuement conversé avec les ouvriers du service du gaz, et qu'elle ne s'est retirée chez elle que dans la légitime croyance que tout danger était écarté, et alors qu'aucune odeur de gaz n'avait été décelée à son domicile;

Attendu qu'il serait prématuré d'examiner les autres arguments formulés par la deuxième intimée, et que les critiques adressées aux rapports des experts Wurth et Roselier pourront être discutées, s'il échet, au cours de l'expertise contradictoire ordonnée ci-après;

Par ces motifs :

... Oui M. le substitut du procureur général Ledent, en son avis en grande partie conforme,

La Cour,

Reçoit l'appel et confirme le jugement « a quo » en tant qu'il a déclaré recevables l'action principale et l'action en garantie, et qu'il a joint les causes;

Le réformant pour le surplus, et avant de faire droit définitivement au fond,

Ordonne aux parties de pourvoir à la nomination de trois experts dans les quinze jours de la prononciation du présent arrêt, et à défaut dit qu'il sera procédé à une expertise...

**Commune: Voirie occupée par voie ferrée.**  
**Non-obligation de déblaiement**  
**de la neige avant la cessation**  
**définitive des chutes.**

Le déblaiement et le nettoyage ordinaires de la partie de la voirie occupée par la voie ferrée n'incombent pas à la société exploitante, mais à la commune.

On ne peut reprocher à la commune de ne pas avoir entamé ces travaux avant la cessation définitive des chutes de neige et du gel les transformant en neige verglassée.

**TRIBUNAL CIVIL DE MONS. — 17 OCTOBRE 1958.**

(1<sup>e</sup> Ch. — Siég. : MM. Daniel, Levie et De Block. — C<sup>1</sup><sup>e</sup> X... et De Schrijver c/ S.N.C.F.V. et Commune d'Hornu. — Pl. : M<sup>es</sup> Primez, O. Leroy et Fassian).

Attendu que le demandeur roulait en camion automobile, le 23 février 1956, vers 17 h. 15, par temps de verglas généralisé, sur la route de Mons à Boussu, en direction de cette localité, lorsqu'il voulut contourner une voiture en stationnement ;

Attendu qu'en se portant vers la gauche pour exécuter ce mouvement de contournement, le demandeur dérapa, traversa la route en diagonale, de gauche à droite, sur toute sa largeur de 11 mètres et tamponna l'autobus assurant la desserte de la ligne Mons-Valenciennes qui arrivait en sens inverse ;

Attendu que le demandeur impute la responsabilité de cet accident tant à la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux qu'à la commune d'Hornu, cependant que les deux défenderesses contestent le principe même de leur responsabilité ;

Attendu qu'au jour de l'accident, le gel perdurait depuis plusieurs jours s'étendant sur l'ensemble du réseau routier de la région, ainsi recouvert d'une couche de verglas continu, circonstance que connaissait tout usager de la voie publique et que ne pouvait raisonnablement ignorer le demandeur ;

Attendu que l'assiette de la route Mons-Boussu était ainsi rehaussée d'une couche de neige durcie, épaisse d'au moins 10 cm., tandis que les voies ferrées de la ligne vicinale étaient demeurées à leur niveau normal ;

Attendu qu'à la suite du passage répété des convois vicinaux occasionnant le rejet à droite et à gauche de la neige recouvrant les voies ferrées, il s'était créé tout au long de celles-ci de véritables ornières qui plaçaient ces voies en contrebas par rapport au niveau de la route surélevée de toute la hauteur de la couche de neige durcie ;

Attendu que l'importance de la dénivellation séparant le fond de l'ornière du sommet de sa crête était particulièrement conséquente et ne pouvait manquer d'attirer l'attention d'un usager normalement attentif ;

Que le demandeur ne dénie d'ailleurs pas que ces bourrelets de glace étaient visibles ;

Qu'il lui incombait, en conséquence, compte tenu de l'existence de cette situation anormale, mais perceptible à la vue, de prévoir les conséquences éventuelles de déportement ou de dérapage qu'impliquait, à toute évidence, un passage sur de pareilles excavations situées à hauteur de la voie vicinale qu'il côtoyait ;

Qu'il en est davantage ainsi que tout usager un tant soit peu averti des réalités du roulage et de la conduite d'un véhicule se doit de ne pas ignorer que même par temps normal, le passage longitudinal sur des voies ferrées incorporées dans une chaussée carrossable provoque toujours un certain glissement latéral dont il importe de corriger les suites par un mouvement de direction compensateur de cet effet de déplacement ;

Attendu que le demandeur reste en défaut de rapporter la preuve que les rails constituant la voie vicinale ou que celle-ci même aient été entachés d'un vice ;

Qu'il ne prouve pas davantage qu'il ait dérapé sur la voie ferrée ou que celle-ci ait été la cause de son dérapage puisqu'il n'établit pas si son déportement a commencé sur la chaussée, la voie ou l'entrevoie ;

Attendu que le déblaiement et le nettoyage ordinaires de la partie de la voirie occupée par la voie ferrée n'incombe pas à la société exploitante (art. 1<sup>er</sup>, arrêté royal du 24 mai 1913);

Qu'il ne se conçoit d'ailleurs pas que ce nettoyage et ce déblaiement dont le demandeur impute la charge à la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux en lieu et place de la commune d'Hornu aient pu être entamés avant la cessation définitive des chutes de neige et du gel les transformant en neige verglassées ;

Attendu que par application des décrets du 14 décembre 1789 et de la loi des 16 et 24 août 1790, il importe à la commune gardienne de la sécurité de la route de prendre toutes les mesures nécessaires pour obvier aux dangers résultant d'une situation anormale non raisonnablement prévisible (voyez Civil Mons, première Chambre, 6 déc. 1957, J. T., n° 4184, p. 149);

Attendu qu'au jour de l'accident le gel se prolongeait et qu'en conséquence l'état de la voirie dont le demandeur fait grief à la commune d'Hornu ne constituait pas une situation exceptionnelle ou anormale que la commune aurait laissé persister sur son territoire après la disparition du mauvais temps ;

Attendu qu'en l'espèce et comme il a été dit ci-devant, le demandeur n'a pu se méprendre sur l'exact état de la voirie ;

Attendu qu'eu égard aux circonstances atmosphériques du moment, dont tout usager de la voie publique devait tenir compte dans la conduite de son véhicule, celle-ci ne présentait à l'endroit de l'accident rien d'anormalement imprévisible ; mais entraînait, cependant, pour tout conducteur l'obligation de régler sa vitesse de façon à pouvoir s'arrêter suffisamment à temps et sans risque d'accident si les nécessités du trafic le réclamaient ;

Qu'il appartient au demandeur de supporter les conséquences dommageables résultant de l'imprudence qu'il a commise et dont il a assumé librement la charge de courir les risques en omettant de conformer son comportement sur la route aux circonstances difficiles du moment pour'ant aisément prévisibles et raisonnablement décelables par un examen simplement attentif de la voie publique ;

Que ces manquements aux règles et principes d'une prudence élémentaire dont l'observation s'impose davantage encore par temps d'intempéries et de rigueurs atmosphériques caractérisées et généralisées constituent la faute exclusivement génératrice de l'accident tel qu'il s'est produit ;

Par ces motifs,

Le Tribunal,

Reçoit les actions, les déclare non fondées, en déboute les demandeurs et les condamne aux dépens, chacun pour moitié.

**Nappe d'eau due à une chute de feuilles  
sur des grilles d'égout et à une pluie subite et violente.  
Absence de faute de l'Etat,  
de la commune, du bourgmestre.**

On ne peut exiger ni de l'Etat ni de la Commune d'être sur-le-champ au courant de tout ce qui se passe sur les routes ; les obligations de prendre des dispositions spéciales en vue de signaler un danger et d'y porter remède n'existent que lorsque ce danger est parvenu à leur connaissance.

Ni l'Etat ni la Commune ne sont responsables des conséquences de l'existence d'une nappe d'eau, qui est la résultante de la chute accidentelle de feuilles sur les grilles d'égout, lorsque le système d'évacuation des eaux et l'état de la chaussée n'étaient pas défectueux par eux-mêmes et que la pluie subite et violente a constitué à l'égard de l'Etat et de la Commune, un événement auquel ils ne pouvaient s'attendre.

**TRIBUNAL CIVIL DE LIEGE. — 22 DECEMBRE 1958.**

(4<sup>e</sup> Ch. — Lacrosse c/ Etat, Commune d'Ayeneux et bourgmestre d'Ayeneux. — Pl. :  
M<sup>es</sup> Baudinet, Laurent et Dehousse.)

...Attendu que le demandeur a été victime le 19 octobre 1957 vers 19 heures 45 d'un accident de roulage, alors qu'il circulait en quadricycle à moteur rue Chaussée, à Ayeneux, sur la route de l'Etat, de Wégimont à Fléron;

Qu'arrivé au bas de la côte de Wégimont, il se trouvait subitement dans une grande nappe d'eau profonde de vingt centimètres s'étendant sur toute la largeur de la chaussée; qu'il fut déporté vers la droite et que sa voiture tamponna une pierre de soutènement placée contre le mur longeant le domaine de Wégimont;

Que poursuivi devant le tribunal de police de Fléron pour avoir négligé de régler sa vitesse afin de pouvoir en toute circonstance s'arrêter devant un obstacle prévisible, le demandeur fut renvoyé des poursuites, au bénéfice du doute;

Que par diverses assignations, il impute la responsabilité des faits litigieux à la fois à l'Etat (département des Travaux publics et de la Reconstruction) et au bourgmestre, ainsi qu'à la commune d'Ayeneux, pour ne pas avoir pris les mesures de précaution suffisante en ne signalant pas aux usagers l'état dangereux de la chaussée et en ne portant pas remède à celui-ci;

Attendu que conformément au décret du 14 décembre 1789, art. 50, à la loi des 14-18 août 1790, art. 3 et à la loi communale, art. 90, il appartient aux pouvoirs publics de veiller à ce que les voies publiques ne présentent aucun danger pour les usagers (Cass., 20 décembre 1951, *Pas.*, 1951, I, 204; 21 octobre 1954, *Pas.*, I, 147);

Que toutefois on ne peut exiger ni de l'Etat, ni de la commune d'être sur-le-champ au courant de tout ce qui se passe sur les routes; que les obligations de prendre des dispositions spéciales en vue de signaler un danger et de porter remède à celui-ci n'existent que lorsque ce danger est parvenu à leur connaissance (Cour d'appel de Liège, 13 juillet 1956, *Bull. Ass.*, 1957, 605; 11 juillet 1955, *Jur. Cour de Liège*, p. 35);

Qu'en l'espèce, il n'est pas établi que la commune ou l'Etat aurait pu prendre des mesures utiles en temps voulu;

Attendu qu'il n'est pas contesté que l'existence de cette nappe d'eau est la résultante de la chute accidentelle de feuilles sur les grilles d'égouts; que le système d'évacuation des eaux et l'état de la chaussée n'étaient pas défectueux par eux-même; que dès que la pluie a cessé l'eau a pénétré normalement dans la bouche des égouts; que s'il est possible d'admettre que cette nappe d'eau a constitué pour l'automobiliste un obstacle imprévisible, la pluie subite et violente constitue également, à l'égard de l'Etat et de la commune, un événement auquel ils ne pouvaient s'attendre;

Que par ailleurs, à l'égard du bourgmestre, organe de la commune, aucune faute se détachant de l'exercice de sa fonction n'est alléguée;

Qu'il suit de ces considérations qu'aucune faute n'est établie à charge des défendeurs; que les actions ne sont pas fondées;

*Par ces motifs :*

Le Tribunal, où Monsieur M. Debèche, substitut du Procureur du Roi, en son avis conforme...

...Dit les demandes recevables mais non fondées; en déboute le demandeur et le condamne aux dépens.

**OBSERVATIONS :**

L'action, vidée par le jugement rapporté, paraît ne pas avoir été fondée sur l'article 1384, alinéa premier.

Si, sur le terrain des articles 1382 et 1383 du Code civil, il paraît de bon sens que l'on ne puisse exiger des pouvoirs publics qu'ils prennent les dispositions nécessaires, particulièrement dans les campagnes, pour être tenus en permanence au courant de tout ce qui peut survenir sur les voies publiques, il paraît bien discutable qu'une pluie « subite et violente » puisse être considérée en Belgique comme un événement imprévisible et que la preuve de la qualité d'un égout puisse résulter de ce que « l'eau y a pénétré normalement ... lorsque la pluie a cessé ».



Pouv. publics.

Voirie.

**Route pavée transformée en route bétonnée  
jusqu'à la limite d'une commune -  
Différence de niveau de 20 cm. avec son prolongement -  
Absence de signalisation.  
Responsabilité de la commune  
qui a procédé à la transformation.**

La commune qui a, jusqu'à la limite de son territoire, transformé en une route en béton la route pavée qui la reliait à la commune voisine, en créant entre les deux tronçons de la route une différence de 20 cm., est responsable, si elle n'a pas signalé le danger, des dégâts causés à une voiture qui, en passant du tronçon bétonné sur l'autre, est entrée en contact, par sa partie inférieure, avec la chaussée.

Si la commune qui n'a pas procédé à la transformation avait éventuellement aussi l'obligation de signaler cette différence de niveau aux usagers suivant cette route en direction de la commune voisine, il n'y a entre l'omission commise et l'accident aucun lien de causalité, la voiture endommagée venant de la direction opposée.

**TRIBUNAL CIVIL DE COURTRAI. — 22 MAI 1958.**

(1<sup>e</sup> Ch. — Siég. : MM. De Necker, Moerenhout et De Buck. — Soenen c/ Ville de Roulers et Comm. d'Oostnieuwkerke. — Pl. : M<sup>es</sup> Van Tyghem, Vandenbulcke et Gillon).

Overwegende dat de vordering..., strekt tot de veroordeling van eers'e verweerster, zoniet tweede verweerster, minstens beide verweersters solidairlijk, of zijn minst, elk voor een deel, tot de betaling aan eiser, van de som van 25.980 frank, zijnde 23.730 frank herstellingskosten en 2.250 frank genotsderving, met de verwijlrente vanaf 15 januari 1957, voor herstel der schadelijke gevolgen van een rijongeval, voorgekomen op 15 januari 1957, rond 20,15 uur, op de scheidslijn van de Ieperstraat, Gemeente Oostnieuwkerke, op de Ieperaardeweg, stad Roeselare, en waarvoor eiser verweersters aansprakelijk stelt;

1) *In feite* :

Overwegende dat op 15 januari 1957, omstreeks 20,15 uur, eiser gereden kwam met zijn personenwagen, merk Porsche, n<sup>o</sup> 1.E.806, rijplaat op de baan Oostnieuwkerke-Roeselare, komende uit de richting Oostnieuwkerke, met bestemming Roeselare, aan een snelheid van 60 km. per uur;

Overwegende dat, gekomen aan de scheiding van het grondgebied van Roeselare, en van Oostnieuwkerke, eiser op een afstand van 5 meter, een diepte waarnam in het wegdek, veroorzaakt door het feit van de betonbaan een einde nam en de rijweg vervolgde, op een mindere hoogte, in gravier en kasseistenen;

Dat eiser remde, maar zijn auto botste met het voorste en achterste gedeelte tegen de uitstekende kasseistenen;

Overwegende dat eiser, op 18 januari 1957, om 9,45 uur, ten burele der Rijkswacht te Roeselare aangifte deed van het ongeval, van hetwelk de Rijkswacht ter plaatse de vaststellingen deed;

2) *In rechte* :

a) *Principen aangaande de aansprakelijkheid van de gemeente in zake wegenis* :

Overwegende dat artikel 50 van het Decreet van 14 december 1789, en artikel 3, 1<sup>e</sup> titel XI, van de Wet van 16-24 augustus 1790, alsook artikel 78 van de Gemeentewet, houdende onder meer regeling van de gemeentelijke politiemacht, aan de Gemeente niet enkel de macht toekent om te zorgen voor de veiligheid van het verkeer in de straten, maar tevens haar deze verplichting oplegt (Cass., 20 december 1951, *Rev. crit. de jur. belge*, 1953, bl. 161; Arrest Gent, 13 juli 1954, *veren. Kamers, Bullet. Assur.*, 1955, bl. 66);

Overwegende dat de Gemeente dus gehouden is de passende maatregelen te nemen voor de veiligheid van het verkeer in de wegen en straten van de gemeente, ook al maken die geen deel uit van de gemeentewegenis;

Overwegende echter dat de rechter zijn appreciatievermogen niet met dit van de gemeenteoverheid vermag tegen te stellen, daar waar het gaat om de aard van en de doeltreffendheid van de genomen maatregel te beoordelen en de Gemeente dus niet aansprakelijk kan worden gesteld voor de schade, om de eenvoudige reden dat deze zich niet zou hebben voorgedaan, ware een andere

maatregel genomen geweest dan deze door de Gemeente voorgeschreven; (Verbr., 3 maart 1938, Pas., I, bl. 77; Beroep Luik : 3 november 1949; *Rev. crit. jur. belge*, 1951, bl. 246; Verbr., 5 december 1951, *Rev. crit. jur. belge*, 1953, bl. 161, met noot Dor.);

Overwegende derhalve dat wanneer de openbare weg iets abnormaals vertoont, gevaarlijk voor het verkeer, en niet 'e voorzien door de weggebruiker, de Gemeente gehouden is de nodige maatregelen te nemen, om de veiligheid van de weggebruikers te verzekeren (Verbr., 20 december 1951; *Rev. crit. jur. belge*, 1953, bl. 161);

Overwegende dat zeker de gemeente op soevereine wijze beslist over het openen en inrichten van de openbare wegen van de gemeente en de weggebruiker enkel het recht heeft deze wegen te gebruiken in de staat waarin de bestuurlijke overheid beslist heeft dat zij zich moest bevinden (Verbr., 5 november 1920, Pas., 1920, I, bl. 193; De Page; *Dr. Civ.*, T. II, bl. 913) en volgens de bestemming die het bestuur eraan gegeven heeft;

Overwegende dat de weggebruiker het recht heeft te rekenen dat de wegen zal onderhouden en behouden worden in de staat zoals oorspronkelijk door het bestuur beslist, en die als zijn normale staat kan genoemd worden;

Dat, zo deze staat komt gewijzigd te worden, de bestuurlijke overheid, gehouden de veiligheid van het verkeer te verzekeren, de nodige maatregelen daartoe moet nemen, hetzij door de weg te laten herstellen, hetzij door de weg te versperren, hetzij door de weggebruikers op het gevaar attent te maken, door het plaatsen van opschriften of tekens, daar het bestuur, zoals eenieder, de integriteit van 's mensen persoon te eerbiedigen heeft;

Dat echter het Gemeenbestuur, op soevereine wijze beslist welke maatregel zij toepassen zal en er de vrije keus over heeft, in zover deze doeltreffend voorkomt;

Overwegende dat zo de gemeente aan haar verplichting te kort komt, zij aansprakelijk is voor de eruit gesproten schade, veroorzaakt aan het s'offelijk en zedelijk patrimonium van de weggebruikers, behoudens haar recht zich te beroepen op het louter toeval, de heirkraft of de daad van een derde; (De Page; *Dr. Civ.*, T. II, bl. 914);

#### b) Toepassing :

##### 1) *Betreft verweerster, Stad Roeselare :*

Overwegende dat eiser beweert dat het ongeval gebeurd is op het grondgebied Roeselare;

Dat de stad de plicht had te waken op de veiligheid van het verkeer op haar grondgebied;

Dat verweerster, stad Roeselare, daaraan te kort gekomen is;

Overwegende dat verbalisanten als volgt de toestand van het terrein beschrijven :

Het ongeval is gebeurd bij het verlaten van het grondgebied Oostnieuwkerke, Ieperstraat, en het oprijden van de Ieperaardeweg te Roeselare. De Ieperstraat, Oostnieuwkerke, is een be'onnen wegdek van 4 meter breedte, terwijl de Ieperaardeweg, te Roeselare, in het algemeen een rijbaan is met kasseien. Deze heeft een breedte van 2,95 meter. Echter wanneer men de betonweg Ieperstraat, grondgebied Oostnieuwkerke, verlaat, om de Ieperaardeweg, Roeselare, op te rijden, heeft men een strook over een lengte van ongeveer 40 meter, welke bestaat uit gravier, met enig onregelmatig geplaatse kasseien. Onregelmatige en talrijke putten zijn er gevormd. Benevens deze slechte gesteldheid van de rijbaan, helt deze bij het verlaten van de betonweg (Ieperstraat, Oostnieuwkerke) plots af en ligt ongeveer 0,20 meter lager dan de betonrijbaan. Kasseien steken hoog uit tegen het gravierwegdek. Het wegdek ligt er zeer hobbelig. Geen verkeersstekens zijn op deze plaats aanwezig, welke de weggebruikers wijzen op de slechte toestand van de rijbaan. Er is aldaar geen openbare verlichting.

Overwegende dat verweerster beweert, dat eiser de oorzaak is van het ongeval, en ervan de verantwoordelijkheid moet dragen, daar hij de toestand van de baan kennend, gezien de plaatselijke omstandigheden, met een overdreven snelheid reed en deze niet aangepast heeft aan de gesteltenis van de baan;

Dat zij in ieder geval niet kan aansprakelijk gesteld worden, daar het ongeval zich voordeed juist over de betonbaan gelegen op het grondgebied Oostnieuwkerke, en te wijten is aan de verandering van het wegdek, en verhoging van de betonbaan, feiten die aan verweerster vreemd zijn;

Dat minstens er geen noodzakelijk oorzakelijk verband bestaat tussen de

staat van het wegdek op het grondgebied Roeselare en de schade door eiser geleden ten gevolge van de beschadiging van zijn auto;

Overwegende dat de bewering alsof eiser de staat van de wegenis tussen Oostnieuwkerke en Roeselare kennen moest, door verweerster niet bewezen is;

Overwegende inderdaad dat eiser Soenen in zijn verklaring beweert dat het de eerste maal was dat hij die baan nam en dat hij voordien de toestand ervan niet kende;

Dat Vanoverberghe Hubert, ondervraagd, verklaard heeft dat hij ook de toestand van de baan aldaar niet kende;

Dat getuige Develter Margaretha, wonende rechtover de plaats van het ongeval, verklaarde dat dit het eerste ongeval niet was en dat zij dikwijls het plots remmen van autos hoorde, die waarschijnlijk onverwachts de slechte staat van de baan bemerkten, wanneer zij juist de betonbaan op het grondgebied Oostnieuwkerke verlaten;

Overwegende dat uit dit alles blijkt dat deze gevaarlijke toestand niet algemeen bekend staat en uit het enig feit dat eiser verzekeringsmakelaar is en Hoogdele bewoont, zijnde een aanpalend dorp, niet moet afgeleid worden dat die gebrekkige staat van de rijbaan hem moest bekend zijn;

Overwegende dat de snelheid van 60 km. op een nieuw en in goede staat zijnde betonvlak, niet overdreven is;

Overwegende dat het dus niet bewezen is dat eiser een fout bedreven heeft, die aan de grond is van het ongeval;

Overwegende dat ongetwijfeld de schade te wijten is aan het plots afdalen van de betonweg, naar het gravier wegdek, en het vallen in een holte van ongeveer 0,20 meter;

Dat de Porsche een sportwagen is, die een hoge snelheid bereiken kan, en om reden van stabiliteit, dicht bij de bodem op de veren berust, zodat, ten gevolge van een schok, de oliekarter, de geluiddemper en pontarière gemakkelijk en hard in aanraking komen met de grond, of met kasseistenen;

Overwegende dat voorheen, de gehele baan Oostnieuwkerke-Roeselare dezelfde bedekking had als deze die nu nog bestaat tussen de grenslijn Oostnieuwkerke tot aan Roeselare, zonder dat dit aanleiding gaf tot ongevallen;

Overwegende dat, zo verweerster, stad Roeselare, wellicht de verplichting kan hebben, het hoogteverschil bestaande aan de scheidslijn, te seinen, door het plaatsen van een verkeersteken, ten behoeve van diegenen, die de baan volgen en het grondgebied Roeselare verlaten, dit ter zake geen verband heeft met het ongeval, daar eiser uit de richting Oostnieuwkerke kwam;

Overwegende dat eiser dus in hoofde van verweerster, stad Roeselare, noch een bepaalde fout bewijst, noch enig noodzakelijk verband tussen een zogezegde fout en de schade;

Overwegende dat de vordering tegen verweerster stad Roeselare, dus ongegrond voorkomt;

## 2) *Betreft de verweerster, Gemeente Oostnieuwkerke :*

Overwegende dat niet betwist wordt dat voorheen de baan Oostnieuwkerke naar Roeselare, op geheel haar lengte, dezelfde bedekking had, zijnde graveel of grint en kasseistenen;

Dat er geen onderbreking in de baan bestond, tussen het deel, gelegen op het grondgebied Oostnieuwkerke en het deel op het grondgebied Roeselare, en deze beide delen op dezelfde hoogte waren;

Overwegende dat verweerster, gemeente Oostnieuwkerke, de baan op haar grondgebied heeft laten bedekken met betonplaten, zodat de baan daar verbeterd is en het verkeer vergemakkelijkt;

Overwegende echter dat daardoor de baan op het grondgebied Oostnieuwkerke, 0,20 meter hoger geworden is, dan het overblijvend deel op het grondgebied Roeselare, zodat op de scheidslijn tussen beide gemeenten, een plots en scherp hoogteverschil bestond van circa 0,20 meter;

Overwegende dat verweerster Gemeente Oostnieuwkerke, die de bestaande toestand gewijzigd heeft en daardoor een nieuwe gevaarlijke toestand heeft geschapen, de plicht had de nodige voorzorgen en maatregelen te nemen, om de veiligheid van het verkeer te verzekeren, zonder evenwel dat de weggebruikers recht hadden op een bepaalde veiligheidsmaatregel, op voorwaarde van doeltreffendheid van deze welke genomen werd;

Overwegende dat ter zake, verweerster Gemeente Oostnieuwkerke, geen enkele maatregel getroffen heeft;

Overwegende dat niet kan bewist worden, dat het ongeval veroorzaakt werd door, en de schade ontstaan is, uit het plots inzakken van de auto, van op de betonbaan, op de 20 cm. lager gelegen kasseiweg;

Dat het onderste gedeelte van de auto niet in aanraking ware gekomen met het kasseiwegdek, ware de bestuurder door een verkeersteken verwittigd geweest van het gevaar, zodat hij zijn snelheid had kunnen aanpassen aan de staat van de baan;

Overwegende dat verweerster, Gemeente Oostnieuwkerke, dus aansprakelijk is;

Dat de vordering tegenover haar gegrond voorkomt;

Overwegende dat eiser, de Gemeente Oostnieuwkerke op 18 januari 1957 verwittigde, opdat zij zou overgaan tot de vaststelling van de schade;

Da' de raming gedaan werd op 1 februari 1957, door expert Hubert, te Brugge, aangeduid door de Onderlinge Maatschappij der Gemeentebesturen;

Dat de begroting van de schade op 23.730 frank alsook de duur van de herstellingen, op twaalf dagen, niet worden betwist;

Overwegende dat de compensatoire krozen enkel dienen toegekend te worden, vanaf de dag dat de som uit eisers' patrimonium is gegaan zijnde de dag der betaling van de herstellingen;

*Om deze redenen,*

De Rechtbank,

...Verklaart de vordering, gericht tegen verweerster, stad Roeselare, ontvankelijk, doch ongegrond;

Verwerpt deze;

Verwijst eiser in de kosten van deze vordering;

Verklaart de vordering gericht tegen de Gemeente Oostnieuwkerke, ontvankelijk en gegrond;

Veroordeelt verweerster, tot de betaling aan eiser, van de som van 25.970 frank, verhoogd met de compensatoire rente vanaf de dag van de betaling, en met de rechterlijke rente;

Verwijst verweerster in de kosten van deze vordering.

## Abstention en cas de blessure superficielle - Absence de faute.

Il y a lieu d'acquitter du chef d'homicide par imprudence, le médecin, qui s'est abstenu d'administrer à la victime d'un accident des piqûres anti-tétaniques, lorsque les experts ont émis l'opinion qu'eu égard, d'une part, au caractère superficiel des blessures et à leur désinfection, eu égard, d'autre part, au danger qu'entraînerait la généralisation, à l'occasion de toutes blessures, de piqûres anti-tétaniques prophylactiques, on ne peut pas reprocher à ce médecin, comme une imprudence, de ne pas avoir appliqué pareilles piqûres.

COUR D'APPEL DE GAND. — 9 JANVIER 1959.

(3<sup>e</sup> Ch. — Siég. : MM. Jacquart, Verougstraete et Buysse. — Av. gén. : M. Bonte. — M.P., Van Gansbeke, Hereman et Van de Vijver c/ D<sup>r</sup> X., Schelstraete et Konings. — Pl. : M<sup>ss</sup> Van Assche, du barreau de Termonde, et Jean Eeckhout.)

...Overwegende dat het vaststaat dat Schelstraete ingevolge een onbeheerdig voorstekingsmanoeuvre, waarbij hij gelijktijdig gezwenkt en geremd heeft, op het voetpad geslipt is, en aldaar de voetganster Hereman Yvonne heeft aangereden, haar kwetsuren veroorzakend die op eerste zicht weinig belangrijk waren;

Overwegende dat Hereman, Yvonne verzorgd werd door de rechtstreeks gedaagde Dr X..., dewelke de eerste zorgen toediende, en het slachtoffer terugzag de 1 juni (dag na het ongeval), 5 en 7 juni 1957;

Dat op 8 juni 1957 Hereman Yvonne moeilijkheid had bij het zwelgen : dat haar echtgenoot niet onmiddellijk belang hechtte aan deze eerste symptôme van tetanos; dat Dr X..., bijgeroepen op 9 juni, de diagnose deed en zonder verwijl een antitoxineinspuiting toediende; dat deze inspuiting evenwel zonder uitwerksel bleef, en dat Hereman Yvonne aan tetanos overleed op 12 juni 1957;

Overwegende dat Schelstraete vervolgd werd wegens onvrijwillige doding; subsidiair onvrijwillige lichamelijke letsels; dat de eerste rechter enkel deze tweede verdenking weerhield om reden dat tussen het ongeval en de dood geen oorzakelijk verband bewezen was;

Overwegende dat de betichting van onvrijwillige doding evenmin door de eerste rechter weerhouden werd ten laste van Dr X...; dat het aan Dr X... verweten verzuim, nl. een preventieve inspuiting van antitetanosserum in de 24 uren na het ongeval toegediend te hebben, door de eerste rechter niet als een onvoorzichtigheid werd aangezien;

Overwegende dat de door de Procureur der Konings aangestelde deskundigen, professor Vanderlinden, professor Derom en Dr Dierinck, in een uitgebreid verslag, stellig de opinie hebben voorgehouden dat, gelet enerzijds op het oppervlakkig karakter en de degelijke reiniging van de verwondingen, gelet anderzijds op het gevaar dat een veralgemening van de profylactische antitetanosinspuiting bij elke verwonding met zich zou brengen, het aan Dr X... niet als een onvoorzichtigheid mag worden verweten dergelijke inspuiting niet te hebben toegepast;

Overwegende dat ook in de verdere behandeling van de toegebrachte verwondingen geen gebrek aan vooruitzicht of voorzorg aan Dr X... kan aangewreven worden;

Overwegende dat de burgerlijke partijen wel het besluit van de deskundigen aanvallen, doch dat zij hun wetenschappelijke bewijsvoering, waarvan gezegd besluit het logisch gevolg is, niet tegenspreken; dat beewust besluit dus beaamd dient te worden en dat dienvolgens de vrijspraak van Dr X... dient te worden bevestigd

Overwegende anderzijds dat de kwetsuren en het binnendringen van de tetanosbacillen blijkbaar gelijktijdig gebeurden ingevolge de aanridding; dat dit spruit uit de datum van de verschijning der tetanosstymptomen vergeleken met de gewone duur van de incubatie van bewuste ziekte; dat trouwens de

bij het verzorgen van de wonden toegepaste asepsie elke andere besmettings-oorzaak uitsluit;

Overwegende dat, eenmaal dit aangenomen, het oorzakelijk verband tussen het ongeval en de dood van het slachtoffer niet meer kan geloofwaardig worden;

Dat weliswaar Schelstraete inroept dat, om aanleiding te geven tot vergoeding, dit oorzakelijk verband een « karakter van noodwendigheid » moet vertonen, en dat dit karakter van noodwendigheid afwezig is omdat geen tetanos zich zou verklaard hebben « indien » een preventieve inspuiting toegepast was geweest;

Maar overwegende dat deze stelling voortgaat van een verkeerd begrip van bewust « karakter van noodwendigheid »; dat in menigvuldige dodelijke ongevallen men vaststellen mag dat « indien » een slagader toegenoerd was geweest ten einde de bloeduitstorting tegen te gaan, « indien » een chirurg het intracranieel hematoom had verwijderd, indien de drenkeling tijdig uit het water opgepikt was geweest, enz. enz. geen dodelijke afloop zou gevolgd zijn dat indien een autobestuurder geremd had in plaats van ingevolge de inbreuk van zijn tegenligger een ontwijkingsmanoeuvre te doen, hij geen voetganger zou hebben overreden; dat in vele gevallen van bestendige werkonbekwaamheid, indien een breuk volmaakt gereduceerd was geweest, indien deze of gene moderne behandeling toegepast was geweest, de invaliditeitsgraad minder zou geweest zijn; dat nochtans, in al deze gevallen, de rechtspraak nooit gearzeld heeft het recht op vergoeding te erkennen; dat daaruit blijkt dat de « noodwendigheidsband » waarvan zekere rechtsschrijvers in hun studie over de oorzakelijkheid gewagen, niet een absoluut karakter heeft, maar begrepen moet worden volgens de concrete omstandigheden van tijdens en na het ongeval, in deze zin dat er « noodwendigheidsband » is wanneer zich geen andere oorzaak tussenschakelt tussen de onrechtmatige daad en de uiteindelijke schadelijke afloop; dat zulks trouwens duidelijk uit de bespiegelingen van bedoelde rechtsschrijvers gebleken is (zie o.m. De Page, II, N<sup>rs</sup> 958 en 960);

Overwegende dat, in deze zin begrepen, het oorzakelijk verband tussen de kwetsieuze aanrijding en de dood van Hereman Yvonne wel een karakter van noodwendigheid vertoont, daar geen andere oorzaak — zoals b.v. het schuldig verzuim van de behandelende geneesheer, schuldig verzuim dat hoger werd uitgesloten — zich geschakeld heeft tussen de onrechtmatige daad en het overlijden;

Overwegende bovendien dat art. 1382 B.W. de vaststelling van het oorzakelijk verband overlaat aan het gezond verstand van de rechter; dat indien men, tot toepasselijkheid van gezegd artikel eist dat de veroorzaakte schade een noodzakelijk gevolg van de onrechtmatige daad weze, men, wegens de hoger aangetoonde dubbelzinnigheid van het woordje « noodzakelijk », rond de lijken van de slachtoffers de vitterijen van de verantwoordelijke daders en van hun verzekeringsmaatschappijen aanmoedigt; dat niet alle commentators het « karakter van noodwendigheid » als een voorwaarde van het oorzakelijk verband opgeven, en dat men zich afvragen mag, of, tot juiste toepassing van de principes van art. 1382, het niet beter ware, in de gevallen waar het oorzakelijk verband wegens zijn verwijderd karakter betwist kan worden. bewuste uitdrukking te vermijden, en eenvoudig na te gaan of het uiteindelijk schadelijk gevolg al of niet kan worden toegeschreven aan ene vreemde oorzaak die zich tussen dit schadelijk gevolg en de onrechtmatige daad zou tussenschakelen;

Overwegende dat, deze woordenkwestie daargelaten, het Hof van Verbreking de alhier gehuldigde oplossing heeft aangenomen in een geval dat met het onderhavige volledig gelijkgesteld mag worden, het verschil enkel hierin bestaande dat de door de aanrijding in de wonde gedrongen bacil niet de tetanosbacil was, maar een streptokok die een septicemie had veroorzaakt (Verbr., 13 juni 1932, Pas., 189);

Overwegende dat de Belgische rechtspraak ook gevestigd is om bij de toepassing van art. 1382 B.W. geen onderscheid te maken tussen de recht-

streekse gevolgen van de onrechtmatige daad; dat trouwens voor degenen die daar anders over oordelen, een schadelijk gevolg van een onrechtmatige daad « rechtstreeks » geheten wordt, wanneer — zoals in casu — tussen de initiale en de uiteindelijke schade de oorzakelijkheidsband niet door een vreemde oorzaak verbroken wordt (Pirson et de Villé, Responsabilité civile, N° 184);

Nopens de vergoedingen :

...Overwegende dat gelet op de jeugdige ouderdom van het slachtoffer de begrafenis-kosten volledig verschuldigd zijn; dat echter onder de gevorderde begrafenis-kosten (ten bedrage van 17.684 frank) zekere niet volledige noodzakelijke kosten begrepen zijn; dat deze post « ex aequo et bono » dient verminderd op 15.000 frank;

Overwegende dat Hereman Yvonne (oud 30 jaar) haar activiteit besteedde aan het huishouden en aan de zorg van haar drie minderjarige kinderen (oud respectievelijk 6 jaar, 4 jaar en 3 jaar); dat in het gezin van de burgerlijk partij het verlies van de moeder-huishoudster een materiële schade vertegenwoordigt, die vooral groot is zolang de kinderen voor hun eigen oppas niet zorgen kunnen; dat deze schade in het huidig geval billijk mag geschat worden, met inachtneming van de kosten van een werkvrouw gedurende twee à drie dagen per week, op een gemiddelde per jaar van 15.000 fr., te capitaliseren volgens de overlevingsduur van de echtgenoot (34 jaar volgens tabellen Dillaerts, de echtgenoot zijnde op het ogenblik van het ongeval 36 jaar) en aan de gebruikelijke rentevoet van  $4 \frac{1}{2} : 15.000 \times 17,24 = 258.600$  frank;

Overwegende dat de vergoeding wegens morele schade in hoofde van het slachtoffer, gelet op het zeer pijnlijk karakter van de klemziekte, geschat mag worden op 20.000 frank;

Dat de vergoeding wegens de morele schade van echtgenoot en kinderen billijk dient te worden bepaald op 120.000 frank voor eerstgenoemde, en 50.000 frank voor ieder der minderjarige kinderen;

Dat ten onrechte door verdachte wordt voorgehouden dat het jongste kind, oud 3 jaar, geen moreel leed ondergaat, omdat het niet bewust is geweest van het verlies van zijn moeder; dat moreel leed niet te verwarren is met droefheid; dat de jongste wetenschap de zware morele gevolgen van het verlies van een moeder op hoger gemelde leeftijd klaar in het licht heeft gesteld;

Overwegende dat de vergoeding wegens morele schade gevorderd door de burgerlijke partijen Hereman Edward en Van de Vijver Leonie, ouders van het slachtoffer, niet overdreven is en dient toegekend, t.w. aan elk hunner 15.000 frank;

*Om deze redenen,*

Het Hof...,

*Op strafrechtelijk gebied :*

...Bevestigt het bestreden vonnis ten aanzien van Dr X...; doet het te niet voor het overige;

Wijzend met eenparige stemmen :

Verklaart Schelstraete schuldig aan de verdenkingen hem ten laste gelegd onder litt. A. en C. — beiden voortspruitend uit eenzelfde feit — ...

*Op burgerlijk gebied :*

Veroordeelt Schelstraete Marcellus en Konings Gustaaf solidair te betalen :

A. — aan de burgerlijke partij Van Gansbeke Michel in eigen naam :  $2.600 + 15.000 + 258.600 = 276.200$  frank + 120.000 = 396.200 frank;

aan Van Gansbeke Michel ex haerede, hetzij in eigen naam én als wettige beheerder van de goederen van zijn minderjarige kinderen : 20.000 fr.;

aan Van Gansbeke Michel als vader wettige beheerder van de goederen van zijn minderjarige kinderen : de som van 50.000 frank voor ieder kind, hetzij samen 150.000 frank.

Elk van de bovenaangehaalde sommen vermeerderd met de vergoedende intrest vanaf 12 juni 195j, datum van het overlijden van het slachtoffer tot 25 maart 1958, datum van de aanstelling als burgerlijke partij, en met de gerechtelijke interest sedertdien;

B. — Aan de burgerlijke partijen Hereman Edward en Van De Vijver Léonie, elk 15.000 frank, met de gerechelijke interest van heden af;

Veroordeelt Schelstraete Marcellus en Konings Gustaaf solidair tot de kosten van beide aanleggen ten aanzien van de burgerlijke partijen, uitzondering gemaakt voor de kosten van de rechtstreekse daging, deweike de burgerlijke partijen zelf moeten afdragen.



Transports.

Ch. de fer.

**Passage à niveau non gardé -**  
**Signal lumineux invisible à 14 m. pour l'usager de la route.**  
**Obligation de doubler ce signal**  
**par un autre.**

Lorsque le signal lumineux qui signale l'arrivée d'un train à un passage à niveau non gardé se déclenche du vert au rouge alors que la tête du convoi se trouve à 535 m. du passage à niveau, mais qu'un usager de la route ne perçoit plus le signal lumineux, à cause de la disposition et de l'orientation de ce dernier, lorsqu'il se trouve à une distance de 14 à 17 mètres, suivant sa position sur la route, du premier rail du passage à niveau, il importe à la S.N.C.B. de prendre toutes dispositions afin de permettre à l'usager de se rendre compte du changement de la signalisation et d'être averti de l'arrivée d'un train.

Il ne suffit pas de doubler le signal lumineux d'un signal sonore, celui-ci pouvant ne pas être perçu par le conducteur d'un véhicule bruyant.

Il est de la prudence la plus élémentaire de doubler le signal lumineux lui-même par un autre signal lumineux de façon à permettre à l'usager de se rendre compte du danger qu'il pourrait y avoir à continuer à franchir le passage à niveau.

**TRIBUNAL CIVIL DE DINANT. — 12 MARS 1958.**

(1<sup>e</sup> Ch. — Siég. : MM. Stettner, Troisfontaines et Remy. — Pirlot c/ S.N.C.F.B. et Jeumont. — Pl. : M<sup>es</sup> Demazy et Philippart).

Attendu que l'action tend au paiement de 275.000 francs représentant le dommage subi par le demandeur à la suite de l'accident survenu à Aublain le 23 juin 1955 ;

Attendu que les circonstances de l'accident sont les suivantes : A peine engagé sur l'assiette du passage à niveau non gardé d'Aublain, le préposé du demandeur, conduisant un rouleau compresseur, se rend compte de l'arrivée d'un train sur sa gauche ; réalisant qu'il n'aura pas le temps de dégager la voie à temps, il saute à bas de sa machine qui continue seule sa route ; la locomotive tamponne violemment le rouleau qui est renversé et détruit ;

Attendu qu'il est constant qu'au moment où le conducteur de l'engin a entrepris le franchissement du passage à niveau le signal lumineux était vert ; que ce signal est devenu rouge toutefois alors que l'avant du rouleau se trouvait sur le premier rail du passage ;

En ce qui concerne la responsabilité de Jeumont :

Attendu qu'au moment où il s'est rendu compte de la présence du rouleau sur la voie le conducteur du train a fait fonctionner ses freins de la façon la plus énergique ; que son convoi roulait à ce moment à une vitesse d'environ 70 km à l'heure ; que se trouvant à 100 ou 125 mètres du passage à niveau, comme il l'a déclaré, il lui était impossible d'arrêter plus tôt son convoi ; qu'il ne peut lui être reproché de ne pas avoir aperçu plus tôt le rouleau compresseur sur la voie, celle-ci étant pour lui normalement libre depuis le départ de la gare de Chimay quelque dix minutes plus tôt ; qu'il ne pouvait pas imaginer qu'entre le moment où le signal lumineux du passage à niveau était vert et celui où il est devenu rouge un engin à marche très lente avait entrepris le franchissement du passage ;

Attendu que le fait que Jeumont conduisait sa locomotive avec les commandes derrière lui ne lui est pas imputable ; que d'ailleurs il n'est pas démontré qu'il en serait résulté que son « action sur les freins » en eût été « moins rapide et moins forte » ;

Attendu qu'aucune faute ne peut être reprochée à ce défendeur ;

En ce qui concerne la responsabilité de la S.N.C.F.B. :

Attendu qu'il résulte des éléments de la cause que le déclenchement du signal lumineux, qui passe du vert au rouge peu avant le passage du train, se produit alors que la tête du convoi se trouve à 535 mètres du passage à niveau ;

Attendu cependant qu'un usager de la route ne perçoit plus le signal lumineux, à cause de la disposition et de l'orientation de ce dernier, lorsqu'il se trouve à une distance de 14 à 17 mètres, suivant sa position sur la route, du premier rail du passage à niveau ;

Attendu qu'étant donné cette situation anormale, il importait à la S.N.C.F.B. de prendre toutes dispositions afin de permettre à l'usager de se rendre compte du changement de la signalisation et d'être averti de l'arrivée d'un train ;

Que, sans doute, le signal lumineux est doublé d'un signal sonore ; qu'il se comprend qu'en l'espèce, comme le déclare le conducteur du rouleau, ce dernier n'ait pas perçu ce signal son engin étant particulièrement bruyant :

Que, de toutes façons, il était de la prudence la plus élémentaire de doubler le signal lumineux lui-même par un autre signal lumineux de façon à permettre à l'usager de se rendre compte du danger qu'il pouvait y avoir à continuer à franchir le passage à niveau ;

Attendu qu'il résulte des considérations qui précèdent que la responsabilité de la S.N.C.F.B. est engagée dans la survenance de l'accident ;

Attendu que, poursuivi sur pied de l'article 2 de l'arrêté royal du 25 août 1937, le conducteur a été acquitté et renvoyé des poursuites par le Tribunal correctionnel ; que cette décision, coulée en force de chose jugée, constate que le préposé du demandeur n'a pas circulé avec un véhicule à un passage à niveau à l'approche d'un train ou d'une locomotive ou alors que le passage était intercepté par un matériel roulant du chemin de fer ;

Que cette décision est motivée notamment par la considération ci-après : « qu'à considérer la distance séparant du passage à niveau le dispositif déclenchant les signaux, il apparaît bien, compte tenu de l'énorme écart entre les vitesses des véhicules accidentés, que le prévenu s'est trouvé dans l'impossibilité de dégager la voie et qu'il ne lui était pas possible d'inspecter celle-ci utilement avant d'y engager le compresseur, le temps nécessaire pour rejoindre son siège, remettre le lourd véhicule en marche et traverser le passage à niveau étant manifestement trop long pour assurer l'efficacité d'une telle précaution » ; que ce motif est le soutien nécessaire du jugement d'acquiescement ; qu'il exclut, dans le chef du préposé du demandeur, la faute que semblent lui reprocher les défendeurs, faute consistant à s'être engagé imprudemment sur la voie et avoir ainsi causé l'accident litigieux ; que l'on ne saurait donc, sans aller à l'encontre de la chose jugée erga omnes, relever une telle faute dans le chef du préposé du demandeur ;

Attendu que le demandeur estime à 275.000 francs le dommage qu'il a subi et qu'il peut actuellement évaluer ;

Attendu qu'il résulte des documents versés aux débats que le rouleau compresseur a été acheté en mai 1946 pour la somme de 107.530,50 francs ; que des réparations ont été effectuées en août de la même année pour 54.577 francs ; que des travaux de remise en état ont été de nouveau exécutés dans le courant des années 1953 et 1955 pour une somme totale de 144.550 fr. ;

Attendu qu'il n'est dans ces conditions pas possible de chiffrer sur ces données le dommage subi par le demandeur ; qu'il y a lieu de recourir aux lumières d'un expert pour déterminer la valeur de la machine au moment de l'accident et le montant du dommage subi par le demandeur ;

Qu'il y a lieu, en plus, d'inviter le demandeur à apporter des précisions quant aux conséquences de la destruction du rouleau sur ses travaux en cours ;

*Par ces motifs,*

Reçoit l'action, la dit fondée à l'égard seulement de la première défenderesse ;

La dit non fondée à l'égard du second défendeur ; en déboute le demandeur et le condamne aux dépens de cette action ;

Dit la première défenderesse responsable de conséquences dommageables de l'accident survenu à Aublain le 23 juin 1955 ;

Et, avant de statuer plus avant, désigne à titre d'expert...

Transports.

Autobus.

## **Conducteur ouvrant la porte avant l'arrêt - Descente d'un écolier de 13 ans. Responsabilité partagée.**

Lorsque le conducteur d'un autobus ouvre les portes de l'autobus avant l'arrêt complet de ce dernier, il commet une faute extrêmement grave, vu qu'il ne peut ignorer que c'est précisément pour réduire le nombre d'accidents occasionnés par la montée et la descente des voyageurs qu'un système de fermeture automatique des portes a été instauré dans la plupart des voitures utilisées par les services de transport en commun.

Le conducteur devait être d'autant plus circonspect qu'il avait affaire à des enfants, qui sont généralement turbulents.

Commets également une faute entraînant à sa charge la moitié de la responsabilité de l'accident, l'écolier âgé de 13 ans, habitué à fréquenter les moyens de transport en commun pour se rendre en classe, qui n'a pas attendu l'arrêt complet de l'autobus avant d'en descendre.

### **TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE LIEGE. — 8 SEPTEMBRE 1958.**

(6<sup>e</sup> Ch. — Bellaire, S.A. Railways Liège-Seraing et extensions c/ M.P., Joseph, Bourgeois et Mutuelle X. — Pl. : M<sup>es</sup> Dalimier, A. Musch et Penelle.)

*Le 30 mai 1958, le Tribunal de Police de Seraing (siég. : M. Marcel Drion) a rendu le jugement suivant :*

...Attendu qu'il est resté établi par l'enquête à laquelle il a été procédé à l'audience que le prévenu Bellaire a ouvert les portes de l'autobus qu'il pilotait avant l'arrêt complet de ce dernier ; que si les témoins indiquent à des endroits différents le moment où cette manœuvre a été accomplie, tous sont unanimes à déclarer que les portes ont été ouvertes avant l'arrêt complet du véhicule ; que le prévenu déclare lui-même « Il est possible que j'ai ouvert les portières avant et centrales avant l'arrêt complet de mon véhicule. » ;

Attendu qu'il n'est pas douteux que la faute commise par Bellaire est extrêmement grave ; qu'il ne peut ignorer que c'est précisément pour réduire le nombre d'accidents occasionnés par la montée et la descente des voyageurs qu'un système de fermeture automatique des portes a été instauré dans la plupart des voitures utilisées par les services de transport en commun ; que de plus le prévenu ne pouvait ignorer la présence dans son véhicule de jeunes gens ;

Attendu que cependant dans l'appréciation de la responsabilité il y a lieu de tenir compte de la faute commise par la victime âgée de 13 ans et habituée à fréquenter les moyens de transports en commun pour se rendre en classe a eu tort de ne pas attendre avant d'en descendre que l'autobus se soit immobilisé ;

Attendu en conséquence que la prévention mise à charge du prévenu est établie ;

*Au civil :*

Attendu qu'il convient de partager comme suit la responsabilité civile de l'accident :

4/5 à charge de Bellaire ;

1/5 à charge de Joseph Alain ;

Attendu que la partie civile Mutuelle X est recevable et fondée pour les 4/5 de la somme réclamée à titre provisionnel et pour les réserves demandées ;

Attendu que la partie civile Q. Q. Joseph est recevable et fondée pour les 4/5 de la somme réclamée à titre provisionnel ;

Attendu pour le surplus qu'il convient d'avoir recours aux lumières d'un expert chirurgien ;...

*Par ces motifs,*

... condamne le prévenu Bellaire à une amende de 25 fr....

Déclare la S. A. Liège Seraing civilement responsable de l'amende et des frais pour Bellaire son préposé ;

Statuant sur les conclusions des parties civiles

1<sup>o</sup>) partie civile Mutuelle X :

La déclare recevable et fondée pour partie ;

Ce fait condamne solidairement le prévenu et la civilement responsable à lui payer la somme de 20.800 fr.  $\times$   $\frac{4}{5}$  = 16.640 fr. à titre provisionnel pour remboursement des débours, les intérêts légaux depuis le jour des décaissements et les dépens y compris le coût du présent jugement ;

Lui donne en outre acte des réserves pour décaissements futurs ;

2°) partie civile « Joseph ...Q. Q. » :

La déclare recevable et fondée pour partie ;

Ce fait condamne solidairement le prévenu et la civilement responsable à lui payer la somme de 5.000 fr.  $\times$   $\frac{4}{5}$  = 4.000 fr. à titre provisionnel pour dommages-intérêts, les intérêts légaux depuis le jour de l'accident (17-1-1958) et les dépens y compris le coût du présent jugement ;

Pour le surplus avant faire droit au fond, désigne en qualité d'expert...

#### JUGEMENT SUR APPEL :

*Au pénal :*

Attendu que le premier juge a sainement apprécié les faits de la cause, par de judicieux motifs que le Tribunal déclare adopter ;

Qu'en outre, il échet de relever que les portières automatiques sont destinées à protéger les voyageurs notamment contre leurs propres imprudences ; que le wattman devait être d'autant plus circonspect qu'il avait affaire à des enfants qui, à cet âge, sont généralement turbulents ;

*Au civil :*

Attendu qu'il est équitable, compte tenu des imprudences commises par le wattman et par la victime, de mettre à charge de chacun d'eux la moitié de la responsabilité ;

Attendu qu'il n'y a pas lieu de majorer le montant de l'allocation provisionnelle réclamée par les époux Joseph-Bourgeois ;

*Par ces motifs,*

Le Tribunal...

Déclare les appels recevables ;

En conséquence :

*Au pénal :*

Confirme le jugement en'repris ;

Condamne Bellaire et son civilement responsable la Sté Ame Railways Liège-Seraing et Extensions, ensemble, mais l'un à défaut de l'autre aux frais d'appel ;...

*Au civil :*

Condamne solidairement Bellaire et la S. A. Railways Liège-Seraing à payer à titre provisionnel :

1) à la partie civile Mutuelle X. la somme de 20.800 : 2 = 10.400 fr. plus les intérêts légaux depuis le jour des décaissements et les dépens des deux instances ;

2) à la partie civile époux Joseph-Bourgeois, la somme de 5.000 : 2 = 2.500 fr., plus les intérêts légaux depuis le 17 janvier 1958 et les dépens des deux instances ;

Confirme le jugement a quo en ce qui concerne les réserves accordées à la partie civile Mutuelle X. et l'expertise médicale.

**Absence de dommage matériel -  
Dommage moral : 400.000 fr.**

Lorsque la victime d'un accident demeure atteinte d'une incapacité permanente de 10 %, qu'au moment de l'accident elle était sans occupation rémunérée et sans engagement pour l'avenir, que, depuis sa guérison, elle n'a exercé aucune profession lucrative, qu'en conséquence son incapacité n'a aucune incidence, dès à présent certaine, sur ses revenus actuels ni même sur ses revenus futurs, il n'est pas établi que cette incapacité lui cause un dommage matériel, actuel ou futur et non éventuel.

Les suites de cette invalidité et notamment les efforts physiques supplémentaires qu'elle provoque et les appréhensions pour l'avenir qui en résultent doivent être réparés à titre de dommage moral, ensemble avec les souffrances subies.

En considération d'une hospitalisation de huit mois et demi, d'une incapacité de près de trois ans au cours de laquelle la victime a subi plusieurs interventions chirurgicales et traitements particulièrement pénibles, en tenant compte également de la hantise, pour un homme jeune, de se voir diminué physiquement et de ses sentiments d'incertitude quant à son avenir, le montant des dommages-intérêts à allouer en réparation du dommage moral peut être estimé ex æquo et bono à 400.000 francs.

**COUR D'APPEL DE LEOPOLDVILLE. — 26 AOUT 1958.**

(Siég. : MM. Giffroy, de Beer de Laer et Staes. — Av. gén. : M. de Waersegger. — Colonie c/ Hannay. — Pl. : M<sup>es</sup> de la Kethulle de Ryhove, André Delattre et André Musch).

...Attendu que l'appel principal poursuit la réformation du jugement rendu par le Tribunal de première instance de Léopoldville le 2 juin 1956, en tant qu'il a alloué à l'intimé, demandeur originaire, à titre d'indemnités, une somme de 450.000 francs pour perte de salaire pendant 37 mois et demi d'incapacité totale, et une somme de 500.000 francs pour dommage moral résultant tant de l'incapacité définitive de 10 % encourue que des souffrances endurées, somme dont l'appelante postule la réduction respectivement à 300.000 et 100.000 francs;

Attendu que l'intimé forme appel incident sur les mêmes chefs, demandant l'augmentation de l'indemnité pour incapacité temporaire totale à 742.500 francs, l'allocation d'une somme de 400.000 francs pour préjudice matériel résultant de l'incapacité définitive et de 400.000 francs pour préjudice moral; qu'il postule encore que les frais d'hospitalisation lui alloués soient augmentés de 3.730 francs et sollicite enfin 21.817 francs du chef de frais médicaux et pharmaceutiques exposés depuis le jugement a quo;

Attendu que ces appels, tels que limités, sont réguliers en la forme et recevables;

Attendu qu'en ce qui concerne l'indemnité pour incapacité temporaire totale, le premier juge a décidé que le salaire que l'intimé promérait au jour de l'accident s'élevait à 12.000 francs par mois; que l'appelante soutient que ce salaire ne dépassait pas 8.000 francs tandis que l'intimé postule qu'il soit fixé à 15.000 francs;

Attendu qu'au moment de l'accident, l'intimé terminait le préavis que lui avaient notifié les Etablissements Halleux où il était employé; qu'il résulte de l'attestation qui lui a été délivrée le 30 juin 1953 par son ancien employeur que celui-ci lui a payé du 1er juin 1950 au 31 décembre 1951 une rémunération totale de 282.000 francs soit 14.850 francs par mois; que d'autre part il est établi que l'intimé a en outre touché une somme de 23.980 francs pour services temporaires prestés à la firme Damseaux; qu'il s'ensuit qu'il y a lieu de faire droit à l'appel incident et de fixer le salaire mensuel à quinze mille francs; que c'est en vain que l'appelante soutient que ce salaire doit être diminué du « sursalaire » généralement payé à raison des difficultés et aléas de la vie coloniale, l'intimé ayant résidé en Europe depuis l'accident; qu'en effet, le rapatriement de l'intimé et son séjour en Europe, sont des suites directes de l'accident dont l'appelante est responsable, et que celle-ci ne

prouve pas que sans l'accident, l'intimé aurait quitté la colonie et aurait gagné un salaire inférieur à celui qui lui était payé antérieurement;

Attendu que la durée de l'incapacité temporaire totale a été fixée par les médecins-experts à trente-sept mois et demi; que par conclusions additionnelles prises pour la première fois en appel, l'intimé postule l'augmentation de cette durée de quatre périodes de trois mois, soit douze mois, correspondant aux rechutes intervenues depuis l'établissement du rapport des experts;

Attendu qu'il résulte des attestations médicales versées au dossier que les rechutes survenues en octobre 1956 et juin et septembre 1957, n'ont pas donné lieu à des interventions chirurgicales mais à un traitement par ilocytine qui a eu pour effet d'améliorer l'état de l'intimé; que le 1er avril 1958 seulement une intervention chirurgicale a été nécessaire; que toutefois il résulte d'une lettre du docteur Limbor du 14 mars 1957, que le pourcentage de 10 % d'invalidité a été fixé par les experts en tenant compte des risques d'une réactivation de l'ostéite dont souffre l'intimé; que les rechutes dont question ci-dessus ne doivent dès lors pas donner lieu à une indemnisation spéciale, sauf qu'elles seront prises en considération pour fixer le dommage moral à raison des souffrances qu'elles ont causées;

Attendu qu'en définitive, l'indemnité pour incapacité temporaire totale doit être fixée à quinze mille francs multipliés par trente-sept et demi soit 502.5000 francs;

Attendu quant au dommage résultant de l'incapacité permanente de 10 % qu'il est constant aux débats qu'au moment de l'accident, l'intimé, licencié des Etablissements Halleux, était sans occupation rémunérée et sans engagement pour l'avenir; que depuis sa guérison il n'a exercé aucune profession lucrative; qu'en conséquence et contrairement à ce que soutient l'intimé, son incapacité n'a aucune incidence, dès à présent certaine, sur ses revenus actuels ni même sur ses revenus futurs; qu'un dommage matériel, actuel ou futur et non éventuel, n'est dès lors pas établi (cfr. Léo, 4 juin 1957, R.J.C.B., 1958, p. 14; Léo, 29 octobre 1957, R.J.C.B., 1958, p. 151);

Attendu toutefois que les suites de cette invalidité et notamment les efforts physiques supplémentaires qu'elle provoque et les appréhensions pour l'avenir qui en résultent, doivent être réparés au titre de dommage moral, ensemble avec les souffrances subies; qu'en considération d'une hospitalisation de huit mois et demi, d'une incapacité de près de trois ans, au cours de laquelle l'intimé a subi plusieurs interventions chirurgicales et traitements particulièrement pénibles, en tenant compte également de la hantise pour un homme jeune de se voir diminué physiquement et de ses sentiments d'incertitude quant à son avenir, la Cour estime « ex æquo et bono » à 400.000 francs le montant des dommages-intérêts à allouer en réparation du dommage moral;

Attendu quant aux frais médicaux et pharmaceutiques que l'intimé critique d'abord la réduction de moitié des frais d'hospitalisation opérée par le premier juge, en raison des frais de nourriture que l'intimé eût dû supporter s'il n'avait pas été accidenté; qu'il propose de fixer ces frais à 100 francs par jour au lieu de 140 et 150 francs, admis par le premier juge; que cette proposition doit être acceptée à défaut pour l'appelante de justifier ses prétentions; qu'il s'ensuit que la somme allouée par le jugement a quo doit être majorée de 27 fois 40 francs et 55 fois 50 francs, soit 3.730 francs;...

Attendu que le montant total des dommages-intérêts s'établit ainsi à 1.122.386 francs; qu'il est constant qu'une provision de 686.579 francs a déjà été versée par l'appelante; qu'en conséquence, il y a lieu à condamnation au paiement du solde, soit 435.805 francs;...

*Par ces motifs, la Cour,*

... Oui Monsieur l'Avocat général de Waersegger dans son avis se référant à sagesse,

... Met à néant la décision entreprise en tant qu'elle a condamné l'appelante à payer la somme de 699.281 francs;

Statuant à nouveau quant à ce; condamne l'appelante à payer à l'intimé la somme de 435.805 francs, augmentée des intérêts à 6 % l'an depuis le 19 août 1953, jour de la demande, jusqu'à parfait paiement;

Confirme le jugement a quo pour le surplus;

Condamne l'appelante aux 3/4 et l'intimé au 1/4 des frais d'appel...

Act. en répar.

Compétence.

**Loi 27 mars 1891: Lésions corporelles  
subies par le demandeur -  
Renonciation de celui-ci à tout droit de ce chef.  
Compétence  
du Tribunal de commerce.**

Le Tribunal de commerce est compétent pour connaître d'une action en réparation de dégâts matériels, alors que le demandeur a subi également des lésions corporelles mais qu'il déclare expressément renoncer à tout droit à réparation de ce dernier chef.

**TRIBUNAL DE COMMERCE DE SAINT-NICOLAS. — 14 JANVIER 1958.**

(1<sup>e</sup> Ch. — Siég. : MM. Dirix, Elewaut et Maes. — Réf. : M. Cloquet. — Calle c/ Dumont. — Pl. : M<sup>es</sup> Van den Heuvel et Van Assche).

Overwegende dat de vordering tot de herstelling strekte van de schade door de wagen van de partij Dumont geleden bij de aanrijding van 30 april 1957 tussen voormelde wagen en die van opposant ;

Overwegende dat de aanrijding aan de partij Calle verwondingen heeft veroorzaakt, doch dat hij uitdrukkelijk verklaard heeft aan elk recht tot vergoeding uit dien hoofde te verzaken, zodat niets de rechtbank van koophandel nog belet zich bevoegd te verklaren om kennis te nemen van de vordering tot herstelling van de materiële schade, die ten gevolge van de verzaking geen verband meer kan houden met lichamelijke letsels ;

Overwegende dat opposant ten onrechte beweert dat hij niet aansprakelijk is voor dit ongeval ;

Overwegende dat het inderdaad vaststaat en door hem werd bekend, dat wanneer de partij Dumont goed op haar uiterste rechterkant van de baan reed, opposant integendeel — die van de tegenovergestelde richting aankwam — plots niet meer meester bleef van zijn stuurinrichting waaraan iets mankeerde, en dat het om die reden is dat de auto van opposant naar de linkerkant van de baan heeft gezwenkt om terecht te komen op de wagen van partij Dumont ;

Overwegende dat waar opposant bekend heeft dat er iets aan de stuurinrichting van zijn wagen « mankeerde » vóór het ongeval, het hem zou behoren te bewijzen dat dit defect, waarvan hij het bestaan bekent, aan een geval van overmacht zou dienen toegeschreven te worden ;

Overwegende dat opposant dit bewijs niet levert en niet aanbiedt te leveren, derwijze dat hij aansprakelijk blijkt voor de schadelijke gevolgen van de defekte zaak die onder zijn bewaking stond (art. 1384 B.W.) ;

Overwegende dat de partij Dumont de schade betreffende de nodige herstellingen, alsook de « dépannage », op 27.945 fr. heeft geschat ;

Overwegende dat dit bedrag een som van 9.870 fr. vervat voor een nieuwe band ;

dat opposant beweert dat dergelijke nieuwe band slechts 5.637 fr. kost, derwijze dat die schadepost volgens hem met het verschil of 4.233 fr. dient verminderd te worden en aldus op 23.712 fr. zou moeten herleid worden ;

Overwegende dat de schatting waarop de partij Dumont steunt, gewag maakt van « 1 enveloppe et chambre F.20 metallic » en schijnt een nieuwe band te beogen, waar het niet betwist wordt dat de beschadigde band niet nieuw was ;

Overwegende dat de schatting waarop opposant steunt, gewag maakt van « un pneu Englebert Grand-Routier 12.00-20 », zonder te spreken van de « chambre à air », doch uitdrukkelijk verklaart dat er in de som van 5.637 fr. rekening werd gehouden met de minderwaarde van de band, wegens sleet ;

Overwegende dat er aanleiding bestaat het advies van een deskundige in te winnen nopens de juiste waarde van de niet nieuwe geschadigde band ;

Overwegende dat opposant ook betwist meer dan 2.500 fr. te moeten betalen wegens derven van de wagen en meer dan 473 fr. wegens de kosten van dépannage ;

Overwegende dat ok op die punten de deskundige zijn advies zal dienen te uiten ;

*Om deze redenen,*

De Rechtbank, ...

... Verklaart het verzet ontvankelijk, zegt voor recht dat opposant wel aansprakelijk is voor de schade aan de wagen van oorspronkelijke eiser aangericht ;

Verklaart dat het bestreden vonnis, wat dit punt betreft en wat betreft de veroordeling van oorspronkelijke verweerder in de kosten, van kracht blijft en zijn uitwerksels zal hebben ;

en vooraleer verder over het verzet ten gronde te beslissen...



**Disparition du risque: Assurances resp. civ. et acc. trav.-  
Prime due à titre d'indemnité  
en cas de cessation de l'exploitation.  
Licéité.**

Lorsqu'il est prévu dans une police d'assurance responsabilité civile et dans une police d'assurance accidents du travail, qu'en cas de cessation par l'assuré de son exploitation avant la date d'expiration des contrats, ceux-ci seraient résiliés, mais sous réserve du droit de l'assureur de réclamer à l'assuré une indemnité correspondant à la valeur d'une prime annuelle, cette clause ne couvre pas, sous le couvert d'une indemnisation, une obligation sans cause et doit sortir ses effets.

S'il est vrai que la seule cause d'une prime proprement dite ne peut consister que dans le risque qu'elle est appelée à couvrir, l'indemnité réclamée par l'assureur trouve sa cause dans le préjudice qu'il a subi du fait que le contrat a été résilié anticipativement.

Si, sur le plan moral, un assuré n'est pas en faute de résilier un contrat d'assurance devenu sans objet, il est en faute sur le plan contractuel de résilier une assurance avant son échéance et est dès lors licite la clause par laquelle l'assureur entend se couvrir du préjudice que lui occasionne la résiliation prématurée du contrat.

Cette clause étant acceptée par l'assuré, il n'appartient pas aux tribunaux de rechercher si l'indemnité ainsi fixée de commun accord coïncide exactement avec le préjudice véritable de l'assureur.

**COUR D'APPEL DE LIEGE. — 19 JUIN 1957.**

(3<sup>e</sup> Ch. — Pr. : M. Loslever. — Av. gén. : M. Huart. — Lambermont c/ C<sup>10</sup> X. — Pl. : M<sup>es</sup> Laurent-Neuprez et Delacroix).

Vu, avec ses pièces annexes, le jugement rendu en la cause par le tribunal de première instance de Neufchâteau faisant fonction de tribunal de commerce le 6 décembre 1955 et signifié à l'appelant le 29 février 1956 ; ...

Attendu que le 17 janvier 1953, l'appelant, qui exerçait une entreprise de construction, souscrivait auprès de l'intimé deux polices d'assurances prenant l'une et l'autre effet le 31 décembre 1952 à minuit pour expirer le 31 décembre 1960 à minuit ;

Que par la première de ces polices, portant le n° 52.464, l'intimée garantissait la responsabilité civile pouvant incomber à l'appelant du chef des articles 1382 et 1386 du Code civil et 19 de la loi sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, en raison d'accidents causés à des tiers par le fait de ses entreprises ;

Que par la seconde de ces polices, portant le n° 105.624, l'intimée garantissait à l'appelant le paiement de toutes indemnités mises à sa charge au profit du personnel qu'il employait, par la loi sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail ;

Attendu que, bien qu'il n'existât pas une indivisibilité stricte entre ces deux polices, en ce sens qu'il serait concevable que l'appelant ne se soit pas assuré à la même compagnie pour les risques responsabilité civile, d'une part, et les risques accidents du travail, d'autre part, il n'en reste pas moins que l'on se trouve en fait en présence des deux mêmes parties relativement à un litige se rapportant à des polices d'assurances souscrites le même jour, pour la même durée et relativement à une seule et même entreprise ;

Qu'il existe dès lors une connexité suffisante pour que l'actuel litige résultant de l'exécution des deux polices prédites ait pu faire l'objet d'une seule assignation et pour qu'il puisse être jugé par les mêmes juges appelés à trancher la même question juridique, ne fût-ce que pour éviter le risque de décisions inconciliables ;

Qu'il est, en effet, à remarquer à cet égard que si la police responsabilité civile contenait une clause 21 soumettant à la juridiction arbitrale toute contestation autre que celles relatives au paiement des primes, la police accidents du travail ne portait pas la même clause ; que seule l'assurance complémentaire prévue à une police annexe comportait un article 7 prévoyant également le recours à la juridiction arbitrale, mais que, le présent litige étant étranger à l'éventualité prévue au prédit article, la juridiction arbitrale était incompétente pour en connaître ;

Qu'ainsi le tribunal de commerce, étant seul compétent pour connaître du litige relatif aux clauses de la police accidents du travail, s'est à bon droit déclaré compétent pour connaître également du litige relatif aux clauses de la police responsabilité civile, nonobstant la clause arbitrale insérée dans cette police en raison de la connexité ci-dessus rappelée ;

Qu'il est au surplus à remarquer que l'assignation visait non seulement au paiement des indemnités forfaitaires de résiliation prévues respectivement aux articles 14 et 15 des polices litigieuses, mais encore au paiement d'une somme de 1.372 francs, montant des primes afférentes à ces deux polices pour le deuxième trimestre 1954 ;

Que, les contestations relatives au paiement des primes, même en ce qui concerne la police responsabilité civile, n'étant pas soumises à la juridiction arbitrale, le tribunal de commerce était seul compétent pour en connaître et qu'il devenait dès lors compétent pour connaître des autres contestations résultant du même contrat, la juridiction ordinaire et normale prévalant sur le juge d'exception ;

Attendu que, non fondée quant à l'exception d'incompétence qu'elle soulevé, l'argumentation de l'appelant n'est pas davantage démonstrative quant au fond du litige ;

Attendu qu'il est en effet à remarquer que les contrats d'assurances qui liaient les parties devaient contractuellement avoir une durée de huit années pour venir à expiration le 31 décembre 1960 ;

Que les parties avaient toutefois stipulé que si l'appelant cessait définitivement toute exploitation avant la date d'expiration du contrat, celui-ci serait résilié mais que l'intimée se réservait dans ce cas de réclamer à l'appelant, non pas le paiement d'une prime annuelle complémentaire, mais une indemnité correspondant à la valeur d'une telle prime, et qui aurait pu être fixée à n'importe quelle autre valeur ;

Attendu qu'il est inexact de soutenir qu'une telle clause ne serait pas valable parce que, sous le couvert d'une indemnisation, elle couvrirait en réalité une obligation sans cause ;

Que, s'il est vrai que la seule cause d'une prime proprement dite ne peut consister que dans le risque qu'elle est appelée à couvrir, l'indemnité réclamée par l'intimée trouve sa cause dans le préjudice qu'elle a subi du fait que le contrat a été résilié anticipativement ;

Que, de même que, dans un contrat de vente, le prix payé par l'acheteur est égal à la valeur de la chose vendue augmentée du bénéfice normal du vendeur, de même la valeur des primes d'assurances est-elle supérieure au risque couvert, de façon à laisser un bénéfice à l'assureur qui n'aurait aucun intérêt à couvrir des risques si les primes qu'il perçoit se trouvaient entièrement absorbées par ces risques ;

Que si, sur le plan moral, un assuré n'est pas en faute de résilier un contrat d'assurances devenu sans objet, il est en faute sur le plan contractuel de résilier une assurance avant son échéance et qu'est dès lors licite la clause par laquelle l'assureur entend se couvrir du préjudice que lui occasionne la résiliation prématurée du contrat ;

Que, cette clause étant acceptée par l'assuré, il n'appartient pas aux tribunaux de rechercher si l'indemnité ainsi fixée de commun accord coïncide exactement avec le préjudice véritable de l'assureur ;

Qu'il résulte de ces considérations que la clause litigieuse est licite et légitimement causée et que c'est à tort que l'appelant en conteste la validité ;

Que les moyens invoqués par celui-ci dans ses conclusions d'appel ne sont donc pas plus fondées que ceux qu'il avait invoqués devant les premiers juges ;

Attendu, par ailleurs, que l'appelant ne conteste pas les sommes qui lui sont réclamées en application des articles 15 de la police n° 52.464 et 14 de la police n° 105.624 correspondent bien au montant de l'indemnité prévue par ces articles ;

Qu'il y a lieu, dès lors, de confirmer purement et simplement le jugement dont appel qui a fait droit à l'action de l'intimée, demanderesse originaire ;

*Par ces motifs,*

La Cour ... déclare l'appel mal fondé, tant en ce qui concerne la compétence qu'en ce qui concerne le fond ; confirme en conséquence le jugement dont appel dans toutes ses dispositions et condamne l'appelant aux dépens d'appel.

**Art. 1er : Au cours de l'exécution du contrat -  
Ouvrier se rendant, pendant les heures de travail,  
avec l'assentiment de son employeur, à sa mutuelle -  
Non-constatation que la victime était sous l'autorité,  
la direction et la surveillance de son employeur.  
Illégalité.**

Aux termes de l'article 1<sup>er</sup> des lois sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, coordonnées le 28 septembre 1931, le sinistre, pour constituer un accident du travail, doit être survenu dans le cours de l'exécution du contrat de travail et par le fait de cette exécution ; le contrat de travail n'est en cours que lorsque subsiste le pouvoir de direction et de surveillance de l'employeur.

Du seul fait que l'accident s'est produit alors que la victime se rendait, pendant les heures de travail et avec l'assentiment de son employeur, au siège d'une mutualité, pour régulariser certaines questions relatives à son assurance maladie-invalidité, le juge du fond n'a pu légalement déduire que cet accident est survenu au cours et par le fait de l'exécution du contrat de travail, s'il ne résulte d'aucune constatation du juge du fond qu'au moment de l'accident, la victime était restée sous l'autorité, la direction et la surveillance de son employeur.

D'une part, l'affiliation à une mutualité en raison du contrat de travail qui la lie à son employeur n'implique pas que toute démarche pour exercer les droits et remplir les devoirs qui en découlent se situe dans l'exécution dudit contrat de travail.

D'autre part, la circonstance que, selon un usage admis, la victime a été convoquée d'urgence par communication téléphonique adressée à son employeur et avait obtenu de celui-ci l'autorisation de se rendre à la mutualité pendant les heures de travail, n'implique pas, en soi, que, de l'accord de l'employeur et de la victime, le contrat de travail n'était pas suspendu pendant l'absence de la victime.

**COUR DE CASSATION. — 30 JANVIER 1958.**

(1<sup>o</sup> Ch. — Prem. prés. : M. Wouters. — Rapp. : M. Anciaux Henry de Faveaux. — Av. gén. : M. Delange. — C<sup>1</sup><sup>o</sup> X... c/ Louys. — Pl. : M<sup>es</sup> Ansiaux et Van Ryn).

Vu le jugement attaqué, rendu le 2 octobre 1956 par le tribunal de première instance de Verviers, statuant en degré d'appel;

Sur le moyen pris de la violation des articles 1er, et spécialement 1er, alinéas 1er et 6, 2, 3, 4 et 6 des lois sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, coordonnées par arrêté royal du 28 septembre 1931, modifiées en leur article 1er, alinéa 3, par l'article 1er de l'arrêté-loi du 9 juin 1945, en leurs articles 2, 3, alinéa 7, 4 et 6 par les articles 1er, 2, 3 et 5 de la loi du 10 juillet 1951, 97 de la Constitution, en ce que la demanderesse ayant contesté en conclusions que la défenderesse eût été victime d'un accident du travail en se rendant au siège de la mutuelle à laquelle elle était affiliée, puisque les faits s'étaient produits à un moment où la victime n'exécutait pas une prestation se situant dans le cadre de son activité professionnelle, qu'elle n'agissait pas dans l'intérêt de son patron ou à la demande de celui-ci, mais exclusivement dans son propre intérêt en dehors de l'usine, le jugement attaqué, pour décider que la défenderesse avait été victime d'un accident de l'espèce, déclare que, la défenderesse ayant l'obligation de s'affilier à une caisse d'assurance maladie-invalidité, cette affiliation ainsi que les droits et devoirs qui en découlent tant pour l'employeur que pour l'ouvrier sont en rapport direct avec l'exécution du contrat de travail, alors que pareils motifs, loin d'établir que l'accident litigieux est survenu au cours et par le fait de l'exécution du contrat de travail, c'est-à-dire à un moment où la défenderesse, se trouvant sous l'autorité, la direction et la surveillance de son employeur, accomplissait une prestation prévue au contrat de travail, démontrent au contraire que l'accident est survenu en dehors de l'exécution du contrat de travail; d'où il suit que la décision attaquée a méconnu la notion légale d'accident du travail et n'est pas motivée au vœu de la Constitution :

Attendu qu'il résulte des pièces auxquelles la Cour peut avoir égard que la défenderesse, ouvrière au service de la société anonyme « Papeteries du Pont de la Warche » à Malmédy, fut victime d'un accident de roulage alors qu'avec l'autorisation de son employeur et pendant les heures normales de travail elle

se rendait à Malmédy, au siège de la société mutuelle à laquelle elle était affiliée et qui l'avait convoquée par téléphone à l'usine pour régulariser un litige;

Que l'action mue par la défenderesse tend à faire dire pour droit, en ordre principal, que l'accident est survenu sur le chemin du travail et, en ordre subsidiaire, qu'il s'agit d'un accident du travail; que la défenderesse réclame en conséquence le paiement des indemnités et allocations légales;

Que le jugement attaqué, confirmant la décision du premier juge, a fait droit à la demande subsidiaire de la défenderesse;

Attendu qu'aux termes de l'article 1er des lois sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, coordonnées le 28 septembre 1931, le sinistre, pour constituer un accident du travail, doit être survenu dans le cours de l'exécution du contrat de travail et par le fait de cette exécution; que le contrat de travail n'est en cours que lorsque subsiste le pouvoir de direction et de surveillance de l'employeur;

Attendu que, du seul fait que l'accident s'est produit alors que la défenderesse se rendait, pendant les heures de travail et avec l'assentiment de son employeur, au siège d'une mutualité, pour régulariser certaines questions relatives à son assurance maladie-invalidité, le juge du fond n'a pu légalement déduire que cet accident est survenu au cours et par le fait de l'exécution du contrat de travail;

Qu'en effet, d'une part, l'affiliation de la défenderesse à cette mutualité en raison du contrat de travail qui la liait à son employeur n'implique pas que toute démarche pour exercer les droits et remplir les devoirs qui en découlent se situe dans l'exécution dudit contrat de travail;

Que, d'autre part, la circonstance que, selon un usage admis, la défenderesse avait été convoquée d'urgence par communication téléphonique adressée à son employeur et avait obtenu de celui-ci l'autorisation de se rendre à la mutualité pendant les heures de travail, n'implique pas, en soi, que, de l'accord de l'employeur et de la défenderesse, le contrat de travail n'était pas suspendu pendant l'absence de la défenderesse; et qu'il ne résulte d'aucune constatation du juge du fond qu'au moment de l'accident la défenderesse était restée sous l'autorité, la direction et la surveillance de son employeur;

Qu'il suit que les motifs du jugement attaqué et ceux du premier juge, auxquels il se réfère, ne suffisent pas à justifier la décision entreprise, qui a violé les dispositions légales visées au moyen;

*Par ces motifs,*

Casse le jugement attaqué...

#### **OBSERVATIONS :**

Les jugements du juge de paix de Malmédy et du tribunal de première instance de Verviers ont été publiés dans cette Revue, 1956, 5815.

**Art. 2: Incapacité temporaire -  
Traitement d'une tumeur antérieure à l'accident  
retardant la guérison des lésions de l'accident du travail.  
Inopérance quant à la date  
de la consolidation.**

Lorsque la fin de l'incapacité de travail de la victime d'un accident du travail a été retardée parce que les soins médicaux dispensés à la victime en raison de lésions subies par elle se sont étendus à une tumeur qui existait avant l'accident et sur laquelle l'accident n'a eu aucune influence certaine et que le traitement ainsi appliqué pour guérir la tumeur ne constituait qu'un élément du traitement médical auquel la victime a été soumise en suite de l'accident du travail, est légal le jugement qui, pour le calcul des indemnités forfaitaires, fixe la date de la guérison au jour de la guérison effective.

**COUR DE CASSATION. — 14 MARS 1958.**

(1<sup>o</sup> Ch. — Pr. : M. de Clippele. — Rapp. : M. van Beirs. — Pr. gén. : M. Hayoit de Termicourt. — S.A. X. c/ Marijsse. — Pl. : M<sup>o</sup> Demeur).

La Cour,

Vu le jugement attaqué, rendu en degré d'appel, le 25 mai 1956, par le tribunal de première instance de Gand ;

Sur le moyen pris de la violation des articles premier, 2 et 9 des lois sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, coordonnées par arrêté royal du 28 septembre 1931, 1382 à 1384 du Code civil et 97 de la Constitution, en ce que, pour réformer le jugement du 20 janvier 1956 et pour fixer non au 1<sup>er</sup> janvier 1954, mais au 5 septembre 1954, la date de la consolidation des lésions subies par le demandeur ensuite de l'accident du travail, la décision attaquée est fondée sur l'unique considération « que l'on pourrait reprocher à la victime d'un accident du travail de ne pas faire appel à une aide médicale adéquate » et « que si le traitement a reposé, à certain moment, sur une erreur et qu'il a par cette erreur, d'ailleurs commise par un praticien, contrecarré la guérison et retardé le rétablissement, cela doit être considéré comme une suite normale des lésions résultant de l'accident du travail », alors que la demanderesse, assureur-loi, se référant aux conclusions de l'expert suivant lesquelles l'incapacité partielle du défendeur, après le 1<sup>er</sup> janvier 1954, était la conséquence d'un traitement aux rayons X profonds, appliqué « pour guérir une tumeur qui existait avant l'accident et sur laquelle, en outre, l'accident n'avait eu aucune influence néfaste sensible... », ainsi qu'il apparaît de la biopsie pratiquée le 21 novembre 1953, faisait valoir, dans ses conclusions, qu'elle n'avait pas à répondre de lésions existant au moment de l'accident (en l'espèce une tumeur), d'autant plus que l'accident n'avait eu aucune influence néfaste sur cette lésion déjà existante, et, en tout cas, qu'elle n'était pas tenue « une fois établi que la tumeur existait avant l'accident », pour la raison que « ... le cas n'est pas couvert par la loi sur les accidents du travail... », tandis que le défendeur, de son côté, ne contestait pas dans ses conclusions que la tumeur existait déjà avant l'accident et que celui-ci ne l'avait pas aggravée, et alors que l'erreur commise par le médecin, quant à l'origine d'une lésion, attribuée à tort à un accident du travail (en l'espèce l'erreur concernant l'origine de la tumeur), ne peut créer le lien causal exigé par les lois coordonnées du 28 septembre 1931, lois qui couvrent seulement les dommages qui ont pour cause les accidents du travail ; alors que, quoi qu'il en soit, il en est ainsi au regard du dommage postérieur à la date à laquelle l'erreur fut constatée, c'est-à-dire le 1<sup>er</sup> janvier 1954, compte tenu du délai nécessaire à la guérison du demandeur après la biopsie du 21 novembre 1953 qui l'a fait découvrir ; en ce que, tout au moins, le jugement attaqué est resté en défaut de répondre sans ambiguïté aux conclusions de la demanderesse de façon qu'il soit possible de dire si, en comprenant la prolongation d'incapacité du défendeur après le 1<sup>er</sup> janvier 1954 dans le dommage donnant lieu à indemnité par application des lois sur les accidents du travail, le juge du fond a estimé que la tumeur, cause de la prolongation, avait été causée ou aggravée par l'accident du travail ou s'il a entendu en ordonner la réparation

par application des lois coordonnées quoique la tumeur existât déjà avant l'accident et que ce dernier n'eût exercé aucune influence sur elle ;

Attendu que le jugement n'est attaqué qu'en tant qu'il a fixé au 5 septembre 1954, et non au 1<sup>er</sup> janvier 1954, la date de consolidation des lésions subies par le défendeur ensuite de l'accident du travail dont il a été victime ;

Attendu, sans doute, que le jugement attaqué admet que l'incapacité temporaire du défendeur, qui n'a pris fin qu'au 5 septembre 1954, ne se serait pas prolongée au delà du 1<sup>er</sup> janvier 1954 si les soins médicaux dispensés à la victime de l'accident du travail en raison de lésions subies par elle ne s'étaient pas étendus à une tumeur qui existait avant l'accident du travail et sur laquelle celui-ci n'a eu aucune influence certaine, mais que le jugement ne décide pas que l'assureur-loi est tenu de réparer le dommage qui est la conséquence exclusive de cette tumeur ;

Attendu que le juge du fond constate, d'une part, que la victime de l'accident du travail a fait appel à un secours médical adéquat en vue d'assurer dans les meilleures conditions, et sans se soustraire au contrôle de la demanderesse ni éluder les conseils médicaux de celle-ci, la guérison des lésions causées par l'accident, et relève, d'autre part, que le traitement qui, dans ces circonstances, a été appliqué à la victime « a reposé, à certain moment, sur une erreur et a, par cette erreur, d'ailleurs commise par un praticien, contrecarré la guérison et retardé le rétablissement de la victime » ;

Attendu que le juge constate ainsi que le traitement appliqué d'office, par un médecin dont le choix ne peut être critiqué, pour guérir la tumeur ne constitue qu'un élément du traitement médical auquel le défendeur a été soumis ensuite de l'accident du travail mais que le traitement de la tumeur a contrecarré, et partant retardé, la guérison des lésions causées par l'accident du travail, si bien que cette guérison n'a été acquise que le 5 septembre 1954 ;

Attendu que ces constatations sont exemptes d'ambiguïté et que, en en déduisant que l'incapacité de travail résultant des lésions causées par l'accident n'a pris fin que le 5 septembre 1954, le juge n'a violé aucune des dispositions légales indiquées au moyen ;

*Par ces motifs,*

Rejette... ; condamne la demanderesse aux dépens.

A. L. du 13 décembre 1945, art. 1er : Chemin du travail.

**Trajet normal - Notion -  
Ouvrier visitant plusieurs cafés -  
Accident 2 h. 25 après la cessation  
du travail - Non-application.**

Le trajet normal n'est pas nécessairement le trajet direct, mais le trajet n'est plus normal lorsque le travailleur accomplit, de son plein gré et sans raison suffisante, un détour inaccoutumé ou lorsqu'une interruption de ce trajet n'est pas légitime.

Constatant qu'un ouvrier, après avoir travaillé jusqu'à minuit, est revenu en automobile avec des compagnons de travail parce qu'il n'existait plus de train, qu'ensemble ils ont visité plusieurs cafés, qu'ils étaient sous l'influence de la boisson, qu'ils ont mis plus de deux heures pour couvrir 20 kilomètres et qu'à 2 h. 25 est survenu un accident, le juge de fond a pu considérer que la victime a participé avec ses amis à des libations allongeant d'une manière anormale la durée du trajet et qu'elle n'apporte pas la preuve qui lui incombe, que le temps anormal mis à couvrir le chemin du travail était dû à un cas de force majeure ou à une cause légitime.

**COUR DE CASSATION. — 30 JANVIER 1958.**

(1<sup>o</sup> Ch. — Prem. pr. : M. Wouters. — Rapp. : M. Anciaux Henry de Faveau. — Av. gén. : M. Delange. — Simon c/ Declerck et C<sup>1</sup><sup>o</sup> X... — Pl. : M<sup>es</sup> Simont et Ansiaux).

Vu le jugement attaqué, rendu le 28 mars 1956, par le tribunal de première instance de Bruxelles, statuant en degré d'appel;

Attendu qu'il résulte des pièces auxquelles la Cour peut avoir égard que l'action mue par le défendeur Declerck tend à obtenir de la société défenderesse, légalement subrogée à la société anonyme « Cons'ructions et Entreprises industrielles », employeur de Declerck, les indemnités prévues par la loi sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, à la suite d'un accident survenu, selon le défendeur, sur le chemin du travail; que le défendeur cita le demandeur au service du même employeur, comme responsable de l'accident, en déclaration de jugement commun, se réservant de lui réclamer les indemnités selon le droit commun; que le premier juge fit droit à la demande et déclara le jugement commun au demandeur; que, sur appel de la défenderesse dirigé contre le défendeur qui fit dénoncer l'appel au demandeur, avec citation en déclaration de jugement commun, la décision attaquée réforma le jugement *a quo* et déclara le jugement commun au demandeur;

Sur la fin de non-recevoir proposée par la défenderesse contre le pourvoi, en tant que celui-ci est dirigé contre elle, et déduite de ce que le jugement attaqué ne prononce aucune condamnation à charge du demandeur au profit de la défenderesse et que le demandeur n'a pas conclu contre cette dernière :

Attendu que, si le jugement attaqué ne prononce aucune condamnation au profit de la défenderesse et à charge du demandeur, celui-ci a toutefois pris devant le juge du fond des conclusions tenant au non-fondement de l'appel de la défenderesse et à la conformation du jugement *a quo* décidant que l'accident dont le défendeur avait été victime était survenu sur le chemin du travail, et que le défendeur avait droit aux indemnités prévues par les dispositions des lois sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail; qu'ainsi l'instance devant le juge du fond a été liée entre la défenderesse et le demandeur qui est recevable à diriger aussi contre elle le pourvoi qu'il a formé contre le jugement rejetant ses prétentions; Que la fin de non-recevoir ne peut être accueillie;

Sur le moyen pris de la violation des articles 97 de la Constitution, 1er, 3, 9 et 19 des lois sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, coordonnées par l'arrêté royal du 28 septembre 1931, modifiées par la loi du 10 juillet 1951, 1er et 2 de l'arrêté-loi du 13 décembre 1945 relatif à la réparation des dommages résultant des accidents survenus sur le chemin du travail, prorogé par l'article 12 de la prédite loi du 10 juillet 1951 modifiant la loi sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, en ce que le jugement attaqué « dit pour droit que l'intimé » (premier défendeur) « n'établit pas que l'accident litigieux s'est produit sur le chemin normal de retour du travail » et, mettant à néant le jugement *a quo*, le déboute de son

action, cette décision étant déclarée commune au demandeur, au motif que « l'intimé qui avait terminé son travail à Kessel-Lo peu après minuit a été victime d'un accident à Zaventem vers 2 heures 25' », qu'il a « donc mis plus de deux heures à couvrir en auto un trajet de 20 kilomètres environ »; d'où il résulterait « qu'on ne peut donc considérer que sont réunies les circonstances de temps requises pour que l'accident se produise sur le chemin normal du travail » et que l'intimé ne peut... « invoquer les dispositions de la loi sur les accidents du travail », sans constater que le retard mis par le premier défendeur à parcourir le trajet du retour et la durée anormale de ce trajet lui sont imputables, alors que : 1° le chemin du travail s'entend du trajet normal que le travailleur doit parcourir pour se rendre au lieu de l'exécution de son travail et inversement, et qu'une durée inaccoutumée ou des interruptions dans l'accomplissement de ce trajet ne sont exclusives de la notion de trajet normal, au sens de l'arrêté-loi du 13 décembre 1945, que dans la mesure où elles sont imputables à la victime et non provoquées par des circonstances indépendantes de sa volonté ou des raisons légitimes, le jugement attaqué ayant violé dès lors la notion légale d'accident survenu sur le chemin du travail et n'étant pas motivé à suffisance de droit, en ce qu'il ne constate pas l'existence de l'imputabilité au premier défendeur de la durée inaccoutumée du trajet de retour et met ainsi la Cour de cassation dans l'impossibilité d'exercer son contrôle et de vérifier s'il a été fait une juste application de la loi (violation des articles 97 de la Constitution, 1er, 3, 9 et 19 des lois sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, coordonnées par l'arrêté royal du 28 septembre 1931, modifiées par la loi du 10 juillet 1951, 1er et 2 de l'arrêté-loi du 13 décembre 1945 relatif à la réparation des dommages résultant des accidents survenus sur le chemin du travail, prorogé par la loi du 10 juillet 1951); 2° les conclusions prises pour le demandeur devant les juges du fond faisaient valoir que la durée inhabituelle du trajet ne pouvait être imputée au premier défendeur, au motif que « son attitude ainsi que le retard mis dans l'accomplissement du trajet du retour » étaient pleinement justifiées, notamment par le fait que, son travail ayant pris fin peu après minuit, il ne disposait plus d'un train qui lui permit de rejoindre son domicile et avait dû, en conséquence, accepter l'offre de ses compagnons de travail de le reconduire en voiture, et qu'en admettant même qu'il avait, en compagnie des autres occupants du véhicule, fait diverses stations au cours du trajet du retour, il n'en était pas moins certain qu'il ne pouvait abandonner le véhicule à ces divers endroits et poursuivre sa route à pied, le jugement attaqué ne rencontrant pas lesdites conclusions sur ce point (violation de l'article 97 de la Constitution) :

Attendu qu'il résulte des constatations du juge du fond que le défendeur Declerck avait travaillé à Kessel-Loo jusqu'après minuit et alors qu'il n'existait plus de train pour Bruxelles où, suivant ses dires, il devait reprendre le travail à 4 heures; que, revenant en automobile avec des compagnons de travail, il fut victime d'un accident à 2 heures 25; que, suivant l'enquête de la gendarmerie, le défendeur et ses amis ont visité plusieurs cafés et se sont trouvés sous l'influence de la boisson; qu'ils avaient mis plus de deux heures pour couvrir 20 kilomètres;

Attendu, sans doute, que le trajet normal n'est pas nécessairement le trajet direct, mais que le trajet n'est plus normal lorsque le travailleur accomplit, de son plein gré et sans raison suffisante, un détour inaccoutumé ou lorsqu'une interruption de ce trajet n'est pas légitime;

Attendu que, d'après ses constatations, le juge a pu considérer que le défendeur a participé avec ses amis à des libations allongeant d'une manière anormale la durée du trajet, et qu'il n'apporte pas la preuve, qui lui incombe, que le temps anormal mis à couvrir le chemin du travail était dû à un cas de force majeure ou à une cause légitime;

Que, dès lors, sans violer aucune des dispositions légales visées au moyen, le juge a pu décider qu'on ne peut conclure que sont réunies les circonstances de temps requises pour que l'accident se soit produit sur le chemin normal du travail;

Attendu que, sans contester le caractère normal de la voie suivie et du mode de locomotion choisi par le défendeur, le juge a, par ces constatations et cette déduction, répondu d'une manière adéquate aux conclusions du demandeur;

Que le moyen, en ses deux branches, manque en fait;

Par ces motifs, Rejette le pourvoi...

**OBSERVATIONS :** Cf. Cass., 1<sup>er</sup> avril 1955, R.G.A.R., 1956, 5705.