

Cour de Cassation, Chambre commerciale, du 6 mai 1997, 94-15.589, Publié au bulletin

Séquestration et privation de liberté en contexte sectaire

Jurisprudence judiciaire

Date	06/05/1997
Juridiction / Nature	JURI
URL Légifrance	https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000007036576

RÉSUMÉ OFFICIEL LÉGIFRANCE

Cassation civil - TRANSPORTS TERRESTRES - Marchandises - Transport international - Convention de Berne du 9 mai 1980 (CIM) - Responsabilité - Exonération - Circonstances inévitables et aux conséquences irrémédiables - Grève des cheminots (non) .

SOLUTION / CONCLUSION

Rejet.

Statuant tant sur le pourvoi incident relevé par la SNCF que sur le pourvoi principal formé par la société Intercontainer-Interfrigo ; Met, sur sa demande, hors de cause la société Laiterie de Carpiquet ; Attendu, selon l'arrêt attaqué (Caen, 6 janvier 1994), que la société Citernord, qui avait été chargée par la société Laiterie de Carpiquet (société Carpiquet), en qualité de commissionnaire de transport, d'organiser un transport de lait jusqu'en Italie, s'est adressée à la société Intercontainer-Interfrigo (société Intercontainer), laquelle a confié le déplacement à la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) ; qu'une grève des cheminots a entraîné, durant plusieurs jours, l'immobilisation des wagons chargés de marchandise ; que, celle-ci ayant été dépréciée, la société Carpiquet a assigné en réparation de ses préjudices la société Citernord ; que cette société a appelé en garantie la société Intercontainer et la SNCF ; Sur le premier moyen, pris en ses trois branches du pourvoi principal : (sans intérêt) ; Sur le second moyen du même pourvoi : (sans intérêt) ; Et sur le moyen unique, pris en ses trois branches, du pourvoi incident de la SNCF : Attendu que la SNCF fait grief à l'arrêt de l'avoir condamnée à garantir les sociétés Citernord et Intercontainer, alors, selon le pourvoi, d'une part, que le cas d'exonération prévu par l'article 36, paragraphe 2, de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, invoqué par la SNCF, est plus large que la notion interne de force majeure puisqu'il suffit que l'événement ait été irrésistible pour le transporteur sans avoir, en outre, à présenter un caractère imprévisible ; que, dès lors, en affirmant que les règles uniformes de la CIM étaient équivalentes aux dispositions de l'article 103 du Code de commerce, la cour d'appel a violé l'article 36, paragraphe 2, de ces règles uniformes ; alors, d'autre part, que la SNCF avait dans ses conclusions fait valoir que la grève avait constitué, par son ampleur et sa durée, les voies de fait et les violences commises allant jusqu'à la séquestration du directeur régional et de deux cadres, ce qui avait entraîné l'intervention de la force armée pour dégager les trains, des circonstances qu'elle ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles elle ne pouvait obvier ; que la cour d'appel, qui a laissé sans réponse cette argumentation déterminante, a entaché sa décision d'un défaut de réponse à conclusions, et ce en violation de l'article 455 du nouveau Code de procédure civile ; et alors, enfin, que la cour d'appel, en ne répondant pas à de telles conclusions, n'a pas donné de base légale à sa décision au regard de l'article 36, paragraphe 2, de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, COTIF, du 9 mai 1980 ; Mais attendu, en premier lieu, que la cour d'appel a déclaré, non pas que les règles uniformes de la CIM étaient équivalentes à l'article 103 du Code de commerce mais que, dès lors que la SNCF avait accepté de prendre en charge le convoi, elle était : " tant de part les dispositions de l'article 103 du Code de commerce, ou celles équivalentes des règles uniformes CIM, également tenue d'une obligation de résultat " ; Attendu, en second lieu, qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article 36 des règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises dites RU-CIM de la convention de Berne du 9 mai 1980 relative aux transports ferroviaires

internationaux dite COTIF, le chemin de fer est déchargé de sa responsabilité si la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison, a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ; qu'ayant relevé que le convoi chargé de marchandises périssables avait été immobilisé en gare d'Ambérieu du 20 au 23 mai 1990 tandis que la grève des cheminots était annoncée depuis les 10 ou 14 mai 1990, que ce convoi dont la SNCF connaissait la nature et qu'elle avait accepté sans réserve le 19 mai 1990, aurait pu être acheminé sans inconvénient par Bâle, l'arrêt retient de ces constatations que la SNCF ne peut prétendre que les faits de grève invoqués à l'appui de ses prétentions étaient insurmontables ; que la cour d'appel, qui a ainsi répondu, pour les écarter, aux conclusions prétendument omises, a légalement justifié sa décision ; D'où il suit que le moyen, qui manque en fait en sa première branche, n'est pas fondé pour le surplus ; PAR CES MOTIFS : REJETTE les pourvois tant principal qu'incident.

RÉFÉRENCE

JURI, 6 mai 1997. Disponible sur Légifrance :
<https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000007036576> (consulté le 19 juin 2026).