

Justification principe de non cumul

Par **Amy03**, le **23/04/2014** à **15:27**

Bonjour à tous !

Est-ce que quelqu'un pourrait expliquer la justification du principe de cumul ? C'est à dire l'impossibilité d'avoir le choix entre une action en responsabilité délictuelle et contractuelle ? Je comprend bien les conséquences, une fois qu'on a admis ce principe mais... pourquoi ?

Est-ce que c'est une pure question de principe ? Il ne serait pas considéré comme équitable de laisser le choix à certains quand d'autres ne l'ont pas ? Il me semble que certains systèmes étrangers acceptent ce cumul pourtant...

Des idées ?

Amy

Par **Jay68360**, le **23/04/2014** à **17:31**

Bonjour,

Ce principe ne signifie nullement que la victime n'a pas le choix, le principe est même que ce choix du régime de responsabilité mobilisé, lorsqu'il existe, doit être fait dans son intérêt (arrêt Valverde du 7 mars 1989). C'est-à-dire celui qui mènera à lui octroyer meilleure indemnisation, du moins la meilleure chance d'indemnisation.

En réalité il faut faire deux hypothèses, lorsque la dommage résulte du contrat, on devrait être sur de la responsabilité contractuelle (articles 1147 et suivants du Code civil), lorsqu'il n'y a aucune relation contractuelle à laquelle peut être imputée le dommage on devrait être sur de la responsabilité délictuelle (article 1382 et suivants du Code civil).

Le fait que le Code civil fasse la distinction n'est pas anodin, et de même que lorsque la loi ne fait pas de distinction il ne faut pas en faire, là où la loi en fait, il faut tendre à l'appliquer. Néanmoins, des mécanismes de responsabilité s'en départissent, la loi Badinter et la responsabilité du fabricant pour le défaut de son produit notamment.

Ce qu'on veut éviter à mon sens, de par le principe de réparation intégrale, est que la victime puisse obtenir un cumul d'indemnisation, l'indemnisation multiple sur un seul chef de préjudice du fait d'une multiplicité de fondements possibles.

En dehors de cela, rien n'empêche a priori d'obtenir indemnisation des préjudices imputables au cocontractant sur le fondement de la responsabilité contractuelle, et, si des préjudices persistent, les obtenir sur un autre fondement délictuelle.

En pratique, je pense que cela sert surtout à ne pas faire obstacle à la force obligatoire du contrat, qui lie également le juge si tant est que ses clauses soient claires et précises, donc l'application du principe de réparation uniquement du préjudice prévisible au moment de la conclusion du contrat et les éventuelles clauses d'exclusion partielle de responsabilité (qui ne pourront être écartées que si la preuve d'une faute lourde commise par le cocontractant est rapportée ou encore qu'elles portent atteinte à l'obligation essentielle du contrat cf. les arrêts Chronopost).

Par **Amy03**, le **24/04/2014** à **08:30**

D'accord, je vois !

Merci beaucoup des précisions, c'est bien plus clair =)

Amy

Par **marianne76**, le **24/04/2014** à **14:51**

[citation]Ce principe ne signifie nullement que la victime n'a pas le choix, le principe est même que ce choix du régime de responsabilité mobilisé, lorsqu'il existe, doit être fait dans son intérêt (arrêt Valverde du 7 mars 1989). C'est-à-dire celui qui mènera à lui octroyer meilleure indemnisation, du moins la meilleure chance d'indemnisation.

[/citation]

Je ne suis pas d'accord avec cette affirmation, la victime n'a pas le choix .

Il existe deux principes fondamentaux le principe du non cumul des deux types de responsabilité mais aussi le [s]principe de la primauté de la responsabilité contractuelle[/s]. Dans le cadre de l'inexécution d'un contrat c'est bien la responsabilité contractuelle qui doit être invoquée par le contractant victime et pas la responsabilité délictuelle. La preuve en est : justement les accidents de quai, la cour de cassation considérait que le contrat commençait dès que le client était dans l'enceinte de la gare mais la SNCF était soumise à une obligation sécurité moyen tant que le client n'était pas monté dans le train , ensuite dès que l'usager commençait à monter dans le train l'obligation de sécurité était de résultat. Conséquence il y avait une disparité de traitement entre les personnes victimes d'un accident sur le quai selon qu'elles avaient un titre de transport ou non. La personne sans titre pouvait invoquer 1384 al1er donc responsabilité sans faute contre la sncf si par exemple un train l'avait blessée. la victime avec un titre de transport en revanche devait faire la preuve de la faute contractuelle. L'arrêt Valverde a mis fin à cette disparité, non pas en affirmant que la victime peut choisir l'action la plus favorable. L'arrêt Valverde a réduit le champ de l'obligation de sécurité qui n'existe plus que dans le train. Tant que l'usager n'est pas monté on considère que le contrat n'est pas en cours et c'est donc la responsabilité délictuelle qui s'applique