



Présomption de dommage en cas de réexpédition

Application de l'article 28, § 3 CIM dans les transports avec la lettre de voiture CIM/SMGS –
une nouvelle disposition du SMGS entre en vigueur¹

Quelques nouvelles dispositions du SMGS² entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2008 (v. décisions du Groupe de pilotage CIM/SMGS, Bulletin des transports internationaux ferroviaires, numéros 3/2007, p. 46/47 et 4/2007, p. 67). Certains de ces ajouts transposent dans le SMGS les solutions trouvées dans le cadre du projet CIT-OSJD « Interopérabilité du droit de transport », à l'élaboration desquelles l'OTIF a participé : modèle du procès-verbal de constatation CIM/SMGS, relevé des wagons et des conteneurs (un document pour des rames de wagons et des groupes de conteneurs), procédure d'admission de relations de trafic avec utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS et présomption lorsque le lieu du dommage n'est pas connu dans des transports avec la lettre de voiture CIM/SMGS. Ces dispositions et ces modèles de documents atténuent les inconvénients que subissent les clients du transport ferroviaire du fait de la coexistence des deux régimes de droit de transport, que sont la CIM et le SMGS. Ils offrent des avantages notables à ceux qui utilisent la lettre de voiture CIM/SMGS³, par rapport à ceux qui – pour quelque raison que ce soit – recourent pour leurs transports à la traditionnelle réexpédition, avec une lettre de voiture séparée pour chaque contrat de transport.

L'article 23, § 10 SMGS est l'une de ces nouvelles dispositions. Les propositions pour cette nouvelle disposition ont été élaborées par le Groupe juridique CIM/SMGS, puis présentées à la réunion d'experts de la Commission « Droit de transport » de l'OSJD, en juillet 2007, avant d'être finalement adoptées par cette Commission au cours de sa session annuelle, en octobre 2007. L'article 23, § 10 introduit la présomption en cas de réexpédition dans le SMGS, ce qui a une répercussion directe sur l'application de l'article 28, § 3 CIM. Les deux dispositions

¹ Article publié dans le Bulletin des transports internationaux ferroviaires 1/2008, p. 1 ss.

² Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer, conclu dans le cadre de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), dont l'objet est le trafic ferroviaire direct pour le transport de marchandises entre les chemins de fer des Etats suivants : Albanie, Azerbaïdjan, Belarus, Bulgarie, Chine, Corée du Nord, Estonie, Géorgie, Hongrie, Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Moldavie, Mongolie, Ouzbékistan, Pologne, Russie, Tadjikistan, Turkménistan, Ukraine et Vietnam.

³ La lettre de voiture CIM/SMGS est disponible depuis le 1^{er} septembre 2006 : le manuel lettre de voiture CIM/SMGS, dans lequel est précisé pour quels transports cette lettre de voiture peut être appliquée, est publiée sur le site Internet du CIT (www.cit-rail.org, Produits, transport de marchandises CIM)

prévoyant une présomption de droit pour les envois réexpédiés lorsque le lieu du dommage n'est pas connu, l'on peut considérer que ces dispositions sont parallèles, même si ce parallélisme n'est que partiel, comme précisé ci-dessous. Dans le cadre du parallélisme ainsi créé, l'article 28, § 3 CIM pourra être appliqué à compter du 1^{er} juillet 2008.

Historique

La présomption de droit en cas de réexpédition a une longue histoire. Le problème s'est posé dès le début du siècle dernier : le lésé était dépouillé de son action en dommages-intérêts née du contrat de transport lorsqu'il n'était pas en mesure de fournir la preuve au cours de l'exécution duquel des deux contrats de transports successifs le dommage s'était produit. Il s'agissait à l'époque de cas dans lesquels un transport national précédait un transport effectué conformément à l'ancienne Convention sur le transport international de marchandises par chemin de fer (Convention internationale de Berne, CIB) ou de cas dans lesquels le transport était effectué sur la base de deux contrats de transport successifs soumis à la CIB. Une jurisprudence très défavorable pour les usagers des chemins a eu pour conséquence que des premières propositions destinées à solutionner ce problème ont été discutées dès la 4^{ème} Conférence de révision (1932). Lors de cette Conférence de révision, une disposition a été adoptée, aux termes de laquelle il y a présomption que le dommage s'est produit au cours de l'exécution du dernier contrat de transport. Cette disposition était toutefois très restrictive : elle ne couvrait qu'une petite partie des cas dans lesquels il ne pouvait être établi sous quel contrat de transport successif le dommage s'était produit. La présomption ne pouvait s'appliquer que lorsque le transport précédent et le transport suivant étaient soumis à la CIM.

Lors de la 5^{ème} Conférence de révision (1952), cette disposition a été étendue aux cas dans lesquels les transports subséquents étaient soumis à différents droits de transport. La présomption de dommage était toutefois soumise à la condition que la CIM eût été applicable en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire. Dans le cas d'une réexpédition CIM-SMGS, la présomption de dommage n'entraîne donc en ligne de compte que si le transport SMGS était effectué dans des Etats qui étaient également Parties à la CIM.

Lors de la révision partielle en 1989, cette disposition a encore été étendue. Une disposition spécifique relative à la réexpédition SMGS-CIM a été introduite dans l'article 28, § 2, al. 2 CIM 1980. Lors de la révision en profondeur de la COTIF, qui s'est achevée par l'adoption du Protocole de Vilnius en 1999, cette disposition a été reprise dans l'article 28, § 3 CIM. En cas de réexpédition SMGS-CIM, il n'importe plus que les RU CIM eussent été applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination. La présomption de dommage s'applique en cas de réexpédition d'envois en provenance du domaine du SMGS et réexpédiés conformément à la CIM à la seule condition que la même présomption soit prévue en faveur des envois du domaine CIM réexpédiés en direction du SMGS (réciprocité). Cette condition n'étant pas remplie jusqu'à présent, les articles 38, § 2, al. 2 CIM 1980 ou 28, § 3 CIM 1999 n'ont jamais été appliqués.

Article 28 CIM et article 23, § 10 SMGS – Objet de la réglementation

Les deux articles prévoient une présomption réfutable applicable en cas de réexpédition. Il est présumé que le dommage (perte partielle ou avarie de la marchandise) s'est produit sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition. Il s'agit d'un renversement de la

charge de la preuve en ce qui concerne l'une des conditions de base pour la responsabilité du transporteur, à savoir que le dommage s'est produit au cours de la période entre la prise en charge de la marchandise, qui a lieu dans ces cas lors de la réexpédition, et la livraison de la marchandise.

Conformément à l'article 28, § 3 CIM, cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une « convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux RU CIM », donc au SMGS, et lorsque cette convention contient « une même présomption de droit » en faveur des envois expédiés conformément aux RU CIM.

Cette condition de réciprocité est remplie à partir du 1^{er} juillet 2008 avec l'entrée en vigueur du nouveau paragraphe 10 de l'article 23 SMGS – en ce qui concerne les envois avec la lettre de voiture CIM/SMGS. Le nouvel article 23, § 10 SMGS est libellé comme suit :

« Lorsque dans le cadre d'un transport de marchandises avec la lettre de voiture CIM/SMGS en provenance de pays qui ne participent pas à la présente convention, une avarie ou une perte partielle de la marchandise est constatée après l'apposition du timbre à date sur la lettre de voiture CIM/SMGS au lieu de réexpédition et que le chemin de fer qui applique le SMGS a accepté l'envoi sans irrégularités apparentes, il est présumé jusqu'à preuve du contraire, que l'avarie ou la perte partielle s'est produite pendant l'exécution du contrat de transport dans le domaine du SMGS. »

Lorsque dans le cadre d'un transport de marchandises avec la lettre de voiture CIM/SMGS en provenance de pays qui participent à la présente convention, une avarie ou une perte partielle de la marchandise est constatée après l'apposition du timbre à date sur la lettre de voiture CIM/SMGS au lieu de réexpédition et que le chemin de fer qui applique le SMGS a accepté l'envoi sans irrégularités apparentes, il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, que l'avarie ou la perte partielle s'est produite pendant l'exécution du contrat de transport dans le domaine des RU CIM.

Cette présomption s'applique, que la marchandise ait ou n'ait pas été transbordée dans un wagon à écartement différent. »

Dans cette disposition du SMGS, la réciprocité est exprimée par le fait qu'elle évoque les deux sens de trafic. Le deuxième paragraphe, dans lequel est formulée une présomption de droit en faveur des envois SMGS dans le domaine de la CIM et qui est, bien sûr, de nature déclaratoire, couvre une partie de ce qui est réglé dans l'article 28, § 3 CIM. Il ressort clairement de la formulation tant du premier que du deuxième paragraphe, que seuls les transports de marchandises avec la lettre de voiture CIM/SMGS peuvent bénéficier de cette présomption de droit. Par contre, elle n'englobe pas les transports avec deux lettres de voitures distinctes; la condition d'une présomption de droit identique en ce qui concerne de tels envois n'est toujours pas remplie⁴.

Conditions de la présomption de droit

Les éléments suivants sont des conditions préalables à la présomption de droit :

- réexpédition
- du même envoi (même objet du transport)

⁴ Une extension de la présomption de droit à des envois avec deux lettres de voiture distinctes devrait être examinée dans le cadre de la révision du SMGS.

- au même lieu (le lieu de la livraison du premier contrat de transport est en même temps le lieu de réexpédition)
- en état inchangé
- envoi sous la garde ininterrompue du transporteur
- dommage par avarie ou perte partielle
- constaté après la réexpédition
- en ce qui concerne la réexpédition CIM/SMGS, réciprocité (même présomption de droit en faveur d'envois transportés du domaine d'application de la CIM vers le domaine d'application du SMGS).

Présomption de droit identique

En comparant l'article 28 CIM et l'article 23, § 10 SMGS, l'on peut constater que l'élément « sous la garde ininterrompue du transporteur » n'est pas expressément mentionné dans la disposition du SMGS. Cela a été motivé par les experts du SMGS par le fait qu'il ressort du Guide Lettre de voiture CIM/SMGS (GLV CIM/SMGS), qui fait également partie intégrante du SMGS (Annexe 22), que l'envoi reste sous la garde ininterrompue du transporteur, respectivement du chemin de fer. Le Guide Lettre de voiture CIM/SMGS prévoit également que le lieu de la livraison conformément au premier contrat de transport est en même temps le lieu de réexpédition du même envoi sur la base du deuxième contrat de transport. Nonobstant cela, des problèmes ne peuvent pas être entièrement exclus dans les cas où – malgré l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS – la manière de procéder à la réexpédition prévue dans le Guide ne serait pas respectée, de sorte que l'envoi ne serait, momentanément, pas sous la garde du transporteur. Lors des transports du domaine d'application du SMGS vers le domaine d'application de la CIM, l'élément « sous la garde ininterrompue du transporteur » demeure l'une des conditions pour l'application de la présomption.

« Présomption de droit identique » signifie le même effet juridique dans des cas parallèles. Dans la mesure où (tant que) l'étendue des cas couverts par le SMGS est plus étroite, c'est-à-dire limitée aux transports avec la lettre de voiture CIM/SMGS, alors que les dispositions parallèles dans les RU CIM concernent tous les transports SMGS-CIM, cela signifie qu'il y a un parallélisme du moins en ce qui concerne les transports avec la lettre de voiture CIM/SMGS. Cette différence ne constitue pas un obstacle à l'application de la présomption de droit dans le domaine de la CIM. Si toutefois un tribunal d'un Etat membre de la COTIF devait juger que la présomption nouvellement introduite n'était pas une présomption de droit identique, étant donné qu'elle ne couvre pas tous les cas de réexpédition CIM/SMGS, il convient de retenir que la réglementation relative à cette présomption de droit peut en tout cas être convenue contractuellement, du moins par les transporteurs CIM. Une telle présomption de droit qui facilite la situation en matière de preuves de l'autre partie contractante, signifie en effet que le transporteur assume une responsabilité plus lourde, ce que l'article 5 CIM lui permet de convenir contractuellement.

Sens de la présomption de droit

Cette présomption de droit a pour but de faciliter la situation du destinataire final lésé en matière de preuves, en lui épargnant de devoir apporter la preuve, qui devrait être apportée dans

les deux droits de transport, mais qu'il est parfois difficile d'apporter après la réexpédition, que le dommage s'est produit au cours de la période entre la prise en charge de la marchandise (au lieu de réexpédition) et la livraison au lieu de destination final. Le transporteur est toutefois libre de prouver que le dommage ne s'est pas produit au cours du dernier contrat de transport.

Effets de la présomption de droit

La présomption valable jusqu'à preuve du contraire, que le dommage s'est produit au cours du dernier contrat de transport, a des effets sur toutes les questions essentielles pour l'exercice des actions en dommages-intérêts : qualité pour agir (légitimation active), qualité pour être actionné (légitimation passive), montant de l'indemnité, extinction et prescription.

- Le destinataire du dernier contrat de transport est l'ayant-droit;
- les actions peuvent être exercées contre le (les) transporteur(s) du dernier contrat de transport;
- le montant de l'indemnité est fonction du dernier contrat de transport (valeur de la marchandise au jour et au lieu de la réexpédition, indication de la valeur ou de l'intérêt à la livraison conformément au dernier contrat de transport);
- l'extinction et la prescription de l'action sont fonction du dernier contrat de transport.

En absence d'une de ces conditions, la présomption ne s'applique pas. Toutefois, la demande en indemnisation est jugée sur la base du dernier contrat si un dommage est constaté et qu'une réclamation est présentée au lieu de destination. La personne lésée devrait cependant prouver que le dommage s'est produit au cours du dernier contrat de transport.

Application de la présomption de droit et son importance pour la pratique dans les transports ouest-est et est-ouest

Dans les trafics ouest-est et est-ouest, des situations très différentes peuvent se présenter en ce qui concerne la réexpédition et en ce qui concerne le transbordement, rendu nécessaire par des écartements de voie différents, à moins qu'il n'y ait eu adaptation automatique des wagons à un autre écartement. La constatation d'un dommage éventuel et son attribution au régime juridique de la CIM ou du SMGS sera plus facile ou plus difficile, en fonction du fait que le transbordement aura eu lieu au même endroit que la réexpédition ou que la marchandise aura été transbordée avant ou après la réexpédition dans des wagons à écartement différent.

Lorsque le transbordement et la réexpédition se font au même endroit, il sera possible à l'ouverture du wagon de constater si un dommage s'est produit au cours du premier contrat de transport. Si un dommage est constaté ultérieurement, il sera dans la plupart des cas possible d'attribuer ce dommage au deuxième contrat de transport, sans même avoir à recourir à la présomption de droit.

Lorsque le transbordement se fait avant la réexpédition, il sera également possible de constater de manière sûre qu'un dommage se sera produit antérieurement, au cours du premier contrat de transport. Cependant, la présomption pourrait jouer dans des cas dans lesquels les

dommages sont seulement constatés ultérieurement. C'est plutôt lorsque le transbordement se fait après la réexpédition qu'il sera le cas échéant difficile d'attribuer le dommage à l'un ou à l'autre des contrats de transport. C'est surtout dans ces cas là que la présomption pourra être utile. Lorsqu'un dommage est découvert au lieu du transbordement, après la réexpédition, il pourra selon le cas être difficile de constater sur quelle partie du transport ce dommage s'est produit. Même si la partie du transport entre le lieu de la réexpédition et le transbordement ne devait être qu'un court trajet frontalier, les manipulations des wagons avant l'accomplissement des formalités douanières et avant le transbordement, mais aussi les stationnements prolongés des wagons sur ces trajets frontaliers n'en comportent pas moins des dangers supplémentaires.

Dans la pratique, il ne sera pas possible d'exclure des cas dans lesquels le dommage n'aura pas été constaté à temps avant l'arrivée au lieu de destination, y compris les cas dans lesquels le dommage aurait, le cas échéant, pu se produire déjà avant la réexpédition, mais n'a été constaté ni lors de la réexpédition ni lors du transbordement. Aucun procès-verbal n'aura donc été établi avant l'arrivée au lieu de destination et il n'existera aucune autre preuve (p. ex. un procès-verbal de l'ouverture d'un wagon à des fins de contrôles frontaliers ou douaniers) et, lors du déchargement de la marchandise au lieu de destination, il sera tout de même clair que le dommage alors constaté s'est produit au cours du transport. Dans ces cas – probablement peu nombreux dans la pratique - la présomption de droit sera utile aux clients des entreprises ferroviaires dans le domaine du transport de marchandises.