

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

@ Bulletin des transports internationaux ferroviaires 2/2011, p. 4

Cour fédérale de justice (Allemagne)

Arrêt du 30 septembre 2010¹

Téno r :

Si le transporteur commet une faute qualifiée aux termes de l'article 29, al. 1 CMR, la partie lésée peut demander des dommages-intérêts au titre des dispositions nationales applicables, nonobstant les restrictions de l'article 23 CMR. Même dans un tel cas, la partie lésée est libre d'évaluer les dommages subis sur la base des articles 17 à 28 CMR. Si elle choisit cette voie, le régime de responsabilité de la CMR reste entièrement applicable, ce qui inclut en particulier les restrictions de responsabilité selon l'article 23, al. 3 CMR.

Cf. articles 23 et 29 CMR : des dispositions comparables (non identiques) se trouvent aux articles 30 et 36 CIM.

Faits :

(Résumé)

L'expéditrice et la partie défenderesse avait convenu du transport d'une grande quantité d'ordinateurs portables d'une valeur marchande atteignant 1 million d'euros entre l'Allemagne et l'Italie. Des exigences de sécurité précises ont été incluses au contrat de transport, stipulant en particulier qu'au cours de l'acheminement, les pauses ne pourraient être prises que sur des aires de stationnement éclairées et surveillées et lors d'étapes définies du voyage et que le véhicule ne devrait jamais demeurer sans surveillance.

Quelques kilomètres avant le lieu de livraison, le véhicule et son chargement ont été volés alors que le conducteur faisait une pause d'environ une heure sur une aire de stationnement non surveillée.

¹ I ZR 39/09 ; Instances précédentes : Landgericht de Ratisbonne, Oberlandesgericht de Nuremberg.

Agissant au titre d'une subrogation des droits de l'expéditrice, la partie plaignante, c'est-à-dire l'assureur transport de celle-ci, demande à la défenderesse des dommages-intérêts à hauteur du total de la valeur marchande de la livraison.

Décision :
(Résumé)

Tout comme les premières instances, la Cour fédérale de justice (*Bundesgerichtshof*) reconnaît l'existence d'une affaire en responsabilité mais rejette en grande partie la hauteur de la demande.

La Cour fédérale de justice partage l'avis du tribunal d'appel, selon lequel la partie défenderesse et son chauffeur, agissant comme préposé d'après l'article 3 CMR, peuvent être accusés d'avoir fait preuve de négligence délibérée quant à la perte de la cargaison. Cette constatation dérive en premier lieu de l'établissement de directives en matière de sécurité pour le transport en raison de la valeur particulièrement élevée de la cargaison, dont le chauffeur avait connaissance.

Le tribunal rejette cependant la possibilité d'établir le montant des dommages-intérêts à hauteur du prix de la marchandise sur le marché, comme il ressort de l'article 23, al. 1 et 2 CMR, sans tenir compte des limites de responsabilité stipulées à l'article 23, al. 3 CMR, par suite du défaut de vigilance qualifié aux termes de l'article 29 CMR. Eu égard à l'objectif de l'article 29 CMR, le tribunal d'appel est parti de l'idée selon laquelle la situation de la partie lésée doit être améliorée le mieux possible aux frais de la personne ayant commis les faits de manière délibérée ou tout aussi blâmable.

La Cour fédérale de justice reconnaît par contre le chapitre IV CMR comme un système de responsabilité uniforme et clos. En conséquence, l'utilisation de la méthode de calcul plus favorable aux bénéficiaires selon les circonstances et stipulée à l'**article 23, al. 1 et 2 CMR** se justifie par la nature de la responsabilité objective liée à l'obligation de surveillance et **uniquement en conjonction avec la limite de responsabilité exprimée à l'article 23, al. 3 CMR**.

Dans le cas d'une faute subjective qualifiée, l'article 29 CMR donne le droit à la partie lésée de se référer, à la place, à la responsabilité illimitée selon le droit national, qui peut également aboutir à la compensation des dommages indirects. Dans ce cas, elle doit toutefois se reporter à l'évaluation du dommage concrète et réglemantée par le droit général relatif aux dommages-intérêts, ce qui correspond en Allemagne aux al. 249 et suivants du Code civil (*Bürgerlichen Gesetzbuchs – BGB*). Elle ne peut profiter des dispositions de l'article 23, al. 1 et 2 CMR (cours en bourse/prix courant sur le marché/valeur usuelle des marchandises au lieu et à l'époque de la prise en charge de celles-ci) sans appliquer les alinéas 3 et 7 (8,33 unités de compte par kilogramme).

En cas de perte d'une cargaison, la faute qualifiée du transporteur donne donc au bénéficiaire le choix entre deux régimes de responsabilité dont un auquel il n'a sinon pas droit.

Lors du choix entre les deux types de calculs, il s'agit donc de comparer avec soin les dommages-intérêts forfaitaires basés sur la valeur marchande, en prenant en compte la limite supérieure de responsabilité et l'exclusion des dommages par ricochet (dommages indirects sur

les marchandises, manque à gagner), d'une part, et ceux, illimités, basés sur les dommages réels, également indirects, et dépendants en général des frais de remplacement d'autre part, et de se prévaloir du choix le plus avantageux. Lors de cette comparaison, il faut également tenir compte des principes régissant la charge de la preuve. Cela peut conduire à la conclusion que le recours à la responsabilité objective, conformément à l'article 23 CMR, peut constituer une procédure d'indemnisation plus facile.

Application au droit international du transport ferroviaire

Remarques du Secrétariat

Les normes de la CMR invoquées pour la responsabilité objective liée à l'obligation de surveillance et la responsabilité étendue en cas de faute qualifiée correspondent en grande partie à celles des CIM. Pour l'essentiel, les motifs pourraient donc effectivement être également applicables au transport ferroviaire².

La question, jugée primordiale dans le cadre de l'article 29 CMR et examinée par la Cour fédérale de justice, de savoir quel degré de négligence équivaut au dol d'après la loi de la juridiction saisie, ne se pose pas pour le transport ferroviaire car l'article 36 CIM exige à cet endroit une intention ou une témérité et la conscience « qu'un tel dommage en résultera probablement ». Il y a donc autonomie sur ce point par rapport au droit national.³

La conclusion de la présente décision, selon laquelle les deux systèmes d'évaluation des dommages et de la responsabilité représentent d'une part deux régimes totalement différenciés et clos et laissent d'autre part à la partie lésée, même dans le cas d'une responsabilité subjective, l'alternative de recourir à la responsabilité objective liée à l'obligation de surveillance (sous une forme limitée uniquement), peut être appliquée au régime CIM en raison du parallélisme de la réglementation sur ce point.

Dans tous les cas, les Règles uniformes CIM doivent elles aussi être considérées comme un régime de responsabilité et de limitation de la responsabilité uniforme, qui n'est pas modifié, même dans le cas d'une faute qualifiée, mais qui représente seulement une possibilité parallèle à la responsabilité pour faute selon le droit général relatif aux dommages-intérêts.

Sur ce point, les motifs de différenciation ne sont donc pas manifestes⁴. Tout comme l'article 29, al. 1 CMR interdit au transporteur de se référer à certaines dispositions pour la responsabilité liée à l'obligation de surveillance mais offre encore à la partie lésée par un raisonnement *a contrario* de fonder sa demande sur celle-ci, l'article 36 CIM n'exclut pas l'article 30 CIM dans sa totalité mais seulement les limitations de responsabilité qu'il prévoit. Il en ressort dans un raisonnement là aussi *a contrario* que, dans tous les cas, la partie lésée a le droit de réclamer une indemnisation forfaitaire et abstraite conformément à l'article 30, al. 1 et 2

² Rainer Freise invite à la prudence quant à la question de savoir si et dans quelle mesure les décisions prononcées pour un autre mode de transport sont applicables au transport ferroviaire ; cf. le *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch* (MünchKommHGB), Édition C.H.Beck/Édition Vahlen, Munich 2009, 2^e édition, numéro marginal 1 à l'article 36 CIM

³ Voir également : Remarques concernant l'article 36 des RU CIM, Kurt Spera, Bulletin 3/2009, p. 43 sq.

⁴ Cf. R. Freise dans *MünchKommHGB*, numéro marginal 6 à l'article 36, qui donne quant à lui comme référence une décision similaire concernant la CMR : BGH NJW-RR 2005, 908

CIM. La partie lésée y aura alors recours si ce mode de calcul lui permet concrètement d'obtenir des dommages-intérêts plus conséquents que ne le ferait, le cas échéant, l'évaluation des dommages subjectifs selon le droit général relatif aux dommages-intérêts.

Conclusion : Puisque les conditions pour sortir du cadre de la responsabilité objective dans le transport ferroviaire (article 36 CIM) sont réglées dans leurs points décisifs parallèlement avec la CMR, la présente décision serait applicable à la perte de marchandises dans le transport ferroviaire.

(Traduction)