

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 3/2010, p. 91-93

« Légitimation active » du destinataire

Le droit de présenter une réclamation ou une demande en justice pour faire valoir des prétentions découlant du contrat de transport, peut, conformément à l'article 43 et à l'article 44 CIM, être exercé soit par l'expéditeur soit par le destinataire selon le moment où le destinataire a entrepris des actions en rapport avec le contrat de transport (le destinataire a par exemple exigé la livraison). Les dispositions des articles 43 et 44 CIM 1999 correspondent dans une très large mesure à celles des articles 53 et 54 CIM 1980. Une nouvelle réglementation à l'instar de l'article 30 CMR, qui stipulerait que le droit d'ester en justice dépend de l'existence d'un droit quant au fond, a été examinée lors de la dernière révision complète pour être finalement rejetée (en invoquant l'avantage que constituait la clarté juridique de la réglementation précédente (se reporter au Rapport explicatif relatif aux art. 43 et 44 sous www.otif.org, Publications).

Ce faisant, le principe qui veut que le droit d'ester en justice passe à un certain moment de l'expéditeur au destinataire, mais aussi la disposition relative à leur titre de légitimation demeurent valables. Le titre de légitimation est constitué, pour l'expéditeur, par le duplicata de la lettre de voiture, qu'il reçoit lorsqu'il remet la marchandise pour acheminement, et pour le destinataire, par l'original de la lettre de voiture, qu'il retire dès lors qu'il accepte la marchandise.

Il existe pourtant des cas où l'expéditeur peut faire valoir ses droits devant les tribunaux même sans produire le duplicata de la lettre de voiture, à savoir en cas d'autorisation du destinataire ou s'il a apporté la preuve que le destinataire a refusé d'accepter la marchandise. La version applicable des CIM contient à ce sujet une disposition expresse qui figurait déjà aussi dans les versions précédentes. Les CIM 1999 prévoient que la preuve de l'absence ou de la perte de la lettre de voiture est également prise en considération (conformément à la conception actuelle du contrat de transport qui est celle d'un contrat consensuel).

Une décision de justice est à l'origine des remarques ci-après (Vrchní soud v Olomouci, République tchèque, 7 Crno 239/2008-174 du 28.07.2009). Par cette décision, l'action intentée par le destinataire (en fait, l'action intentée par une personne à laquelle le destinataire avait transféré ses droits par cession) a été déboutée au motif que le demandeur n'était pas en mesure de produire l'original de la lettre de voiture. Les faits, le fondement et l'étendue de la responsabilité étaient incontestés.

Étant donné que l'action en dommages-intérêts concernait un contrat de transport CIM conclu en 2001, les règles uniformes des **CIM 1980** ont été appliquées. Il s'agissait d'un envoi de rouleaux de papier acheminé de Hongrie en Pologne via la République tchèque, qui a été transbordé, après déraillement du train, par les chemins de fer, et ce dans des wagons ouverts où il n'était protégé que par des bâches. À l'arrivée au lieu de destination, il a été constaté que l'envoi était si trempé qu'il était devenu inutilisable pour le destinataire.

Les chemins de fer ont admis leur responsabilité tout en exigeant, sur le fondement de l'article 53, § 3 CIM 1980, que l'original de la lettre de voiture soit produit, ce que le plaignant n'a pas été en mesure de faire. Partant du principe que cette condition avait pour seul et unique but d'empêcher qu'un même droit soit exercé deux fois, il a transmis aux chemins de fer, en lieu et place, une promesse écrite de restitution au cas où une autre personne produirait l'original de la lettre de voiture et exigerait des dommages-intérêts.

Ni les chemins de fer, dans le cadre de la procédure de réclamation, ni le tribunal, dans le cadre de la procédure de droit civil, n'ont jugé cet élément suffisant. Ils ont interprété la disposition prévoyant que le destinataire « doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise » en ce sens que l'original de la lettre de voiture était un titre indispensable pour faire valoir ses droits.

Le retrait de la lettre de voiture et l'acceptation de la marchandise par le destinataire étaient confirmées sur le feuillet n° 2 de la lettre de voiture (feuille de route) qui avait été mis à la disposition du tribunal. Le tribunal disposait aussi du feuillet n° 4 de la lettre de voiture (duplicata) et du procès-verbal de constatation dressé juste après le déraillement du train.

L'article 13, § 4 CIM 1980¹ a été également mis en avant dans l'arrêt du tribunal. Or, cet article ne peut être invoqué valablement pour prouver le caractère irremplaçable de la lettre de voiture en tant que titre de légitimation dans la mesure où cette disposition, comme cela est conforme à l'ordre systématique, s'appliquait à la conclusion du contrat de transport (Titre II) en tant que contrat formel (selon la conception de l'époque) et non à l'exercice des droits (Titre V).

Conformément aux **CIM 1999**, le destinataire est également tenu, lorsqu'il présente une réclamation, de produire la lettre de voiture si elle lui a été remise (art. 43, § 4). L'article 44, § 6 le précise aussi : « Le destinataire, pour exercer ses actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise. »

Lorsque le destinataire (ou une personne à laquelle ses droits ont été transférés par cession) introduit une action, il est tenu de prouver qu'il a entrepris l'une des actions énumérées à l'article 44, § 1, lettre b) CIM, à partir de laquelle le droit d'ester en justice passe de l'expéditeur au destinataire. En règle générale, le plus simple est de prouver, en produisant l'original de la lettre de voiture, que le destinataire a retiré ce document et obtenu par là même la qualité d'agir (« légitimation active »).

La production du duplicata de la lettre de voiture n'est pas la seule et unique possibilité dont dispose l'expéditeur pour faire valoir ses droits (art. 44, § 5 CIM) tout comme la production de l'original de la lettre de voiture n'est pas la seule et unique possibilité dont dispose le destinataire pour les faire valoir (art. 44, § 6 CIM), autrement dit la seule preuve qui entre en ligne de compte et qui ne saurait être remplacée par aucune autre preuve.

¹ Cet article disait : « il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres documents... »

Même à l'époque où le contrat de transport CIM était conçu comme un contrat formel, l'opinion prévalait qu'il n'y avait **dans les CIM aucune condition formelle pour prouver la légitimation active**, cf. l'ouvrage de commentaires de Béla von Nánássy, *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht* (Le droit international des transports [de marchandises] par chemins de fer)². À ce sujet, il convient de préciser que la version des CIM de l'époque précisait déjà à propos de l'expéditeur : « Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit présenter le duplicata de la lettre de voiture. » La précision complémentaire relative au titre de légitimation du destinataire est venue s'ajouter plus tard.

Il est en tout cas impensable de préjuger de l'existence d'une condition formelle uniquement en rapport avec l'une des deux personnes ayant le droit alternativement d'ester en justice. Quelle que soit la personne qui introduit l'action (expéditeur ou destinataire), la production du duplicata de la lettre de voiture ou de la lettre de voiture est une **prescription formelle dont la finalité est de fournir des preuves**.

Pour des explications détaillées à ce sujet, se reporter au commentaire de Kurt Spera, *Internationales Eisenbahnfrachtrecht* (Droit international du transport de marchandises par chemins de fer)³. Ces explications se réfèrent certes aux CIM 1980, mais conservent tout leur intérêt. Concernant les CIM 1999, se reporter à Rainer Freise dans le *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch* (les commentaires de Munich relatifs au Code de commerce)⁴.

La lettre de voiture (celle selon les CIM 1980 également) n'étant pas un titre (négociable) contrairement au connaissement, il n'est pas nécessaire, en cas de perte, de faire une déclaration de nullité pour que le tribunal puisse admettre d'autres moyens de preuve concernant le droit d'ester en justice des parties au contrat de transport.

La règle vaut pour les CIM (comme pour la CMR qui régit certes le droit de disposer, mais pas expressément le droit d'ester) que la lettre de voiture n'est rien de plus, pour la légitimation d'ester, qu'une preuve par présomptions (*prima facie*) permettant de déterminer qui est l'expéditeur et qui est le destinataire.⁵

Les dispositions de l'article 44, § 5 et 6 CIM n'annulent pas le **principe de la libre appréciation des preuves**.

Dr. Eva Hammerschmiedová

² Editeur GOF, Vienne, 1956, p. 688

³ Editeur GOF, Vienne, 1991

⁴ Editeur C.H. Beck, Munich 2009, tome 7 – Transportrecht (*Droit de transport*), p. 1381/1382 concernant l'art. 43 et p. 1384/1385 concernant l'art. 44 CIM

⁵ V. Ralpf de Wit "Right of suit against the carrier in CMR" in *European Transport Law 4/2007*, p. 483-494.