

## CMR – Aperçu et réflexions sur la jurisprudence autrichienne en dernier ressort (1994-1996)

Carl Ulrich Mayer \*

### I. INTRODUCTION

Comme pratiquement nul autre pays de la Communauté européenne, l'Autriche est confrontée à des problèmes de trafic international par route<sup>1</sup>. Ce fait se reflète notamment dans le nombre de décisions parues durant la période considérée. La plupart traitent de problèmes pouvant être classés en trois catégories: le premier groupe examine la question du champ d'application de la Convention, le second les dispositions concernant la responsabilité des transporteurs contenues dans le Chapitre IV de la CMR, et le troisième la prescription. C'est dans le cadre des cas mentionnés qu'il sera fait référence aux dispositions contenues dans le Chapitre VI de la CMR.

Le présent aperçu de la jurisprudence autrichienne en matière de CMR se propose de compléter les exposés ayant eu pour objet la mise en oeuvre de la Convention dans la République fédérale d'Allemagne, permettant ainsi de circonscrire la problématique dans l'étendue d'une importante partie du cercle juridique germanique.

Il est encore utile de garder à l'esprit qu'il est nécessaire de distinguer de façon très stricte les ordres juridiques allemand et autrichien dans le présent domaine, bien que la Cour Suprême autrichienne ainsi que les commentateurs autrichiens se réfèrent souvent à la jurisprudence et à la doctrine allemandes. C'est essentiellement en rapport avec deux points contenus dans la CMR que les différences entre ces deux ordres juridiques sont particulièrement accentuées. D'une part, dans le cadre de la situation juridique autrichienne, le §439a HGB déclare que la CMR est aussi applicable lorsque le lieu défini contractuellement pour la

---

\* Doctorant et collaborateur scientifique à l'Institut de droit, Université de Bâle (Suisse). *Visiting Scholar* à l'Institut international pour l'unification du droit privé (Unidroit), Rome, avec une bourse du Fonds national suisse. Je remercie Mme Geneviève Grandchamp pour son aide à la préparation de cet article.

<sup>1</sup> Au plan international, le transport international de marchandises par route est soumis à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), dans les conditions prévues pour son application. Ladite Convention, basée sur un avant-projet d'UNIDROIT, a été ouverte à la signature le 19 mai 1956. De façon générale, se référer à *Loewe, RDU 1996-3*, 429-441; *Putzeys, RDU 1996-3*, 557-571. La récapitulation de sa mise en oeuvre est rapportée dans *RDU 1996-3*, 545 ss (et mises à jour dans la section actualité des numéros suivants). Cf. aussi la bibliographie dans *RDU 1996-3*, 609 ss. Dans le cadre du présent exposé, nous nous référerons aux abréviations suivantes: Bull. transp. int.; Bulletin des transports internationaux ferroviaires (CH); CIM; Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises; CMR; Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route; HGB; Österreichisches Handelsgesetzbuch (A); JBI; Juristische Blätter (A); LG; Landesgericht (D); NJW-RR; Rechtsprechungsreport der Neuen Juristischen Wochenschrift (D); OGH; Cour Suprême de la République d'Autriche; OLG; Oberlandesgericht (A); *RDU*; *Revue de droit uniforme*; TranspR; Transportrecht (D); Wbl; Wirtschaftsrechtliche Blätter – supplément aux Juristische Blätter (A); ZfRV; Zeitschrift für Rechtsvergleichung (A).

prise en charge et celui pour la livraison du bien se trouvent à l'intérieur du pays<sup>2</sup>. Cet élargissement du champ favorise la concrétisation du but posé par l'unification du droit<sup>3</sup>. D'autre part, la situation juridique autrichienne dans le domaine de la responsabilité – qui, contrairement à la République fédérale d'Allemagne, ne connaît pas de conditions générales en ce qui concerne la couverture par une assurance pour la responsabilité énoncée au Chapitre IV de la Convention – conduit, en comparaison à la situation allemande, à un comportement juridictionnel différencié.

## II. CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION – ARTICLES 1 ET 2 DE LA CMR

Le récent développement du droit a – surtout dans le domaine du transport multimodal<sup>4</sup> – conduit à des difficultés de délimitation du champ d'application de la Convention. Le OGH a eu à plusieurs reprises l'occasion de définir le champ d'application de l'article 1 de la CMR<sup>5</sup>.

1. Dans un premier arrêt<sup>6</sup> rendu en 1994, était en cause l'applicabilité de la CMR dans le cadre d'un transport multimodal<sup>7</sup>. Les parties avaient choisi de soumettre les termes de leur contrat aux "Allgemeine Österreichische Speditionsbedingungen – AÖSpB" (conditions générales applicables en Autriche à la commission de transport), qui prévoient dans leur § 64 un délai de prescription pour les prétentions à des dommages-intérêts du commissionnaire de transport plus bref que celui de l'article 32 de la CMR. Le OGH a exclu l'applicabilité de la CMR pour des raisons surtout formelles<sup>8</sup>. L'intérêt du jugement se trouve plutôt dans les

---

<sup>2</sup> Bien que le code de commerce allemand et celui de l'Autriche aient été identiques à un certain moment, il ne semble pas être rendu justice à la différence entre les droits allemand et autrichien marquée par des développements dissemblables dans de nombreux domaines. Cela devient particulièrement clair lorsque l'on considère l'exemple des §§ 412 al. 2 et 413 HGB, qui sont interprétés différemment par la doctrine de chacun des deux ordres juridiques. Cf. pour l'Autriche Czoklich, Einführung in das Transportrecht, Wien: Manz (1990), p. 18; cf. encore OGH du 13 juillet 1994 (7 Ob 586/93), TranspR 1995, 21; OGH du 19 janvier 1994 (7 Ob 3/94), TranspR 1994, 437 (438); Bull. transp. int. 1996, 84 (85); OGH du 14 juillet 1993 (7 Ob 540/93), TranspR 1994, 189.

<sup>3</sup> Parallèlement, la familiarisation des juges nationaux avec les dispositions de la Convention se trouve favorisée par son application dans le transport national. Un exemple significatif de jurisprudences contradictoires nous est fourni par une récente décision du Tribunal Fédéral suisse, qui n'a même pas pris en considération les dispositions correspondantes dans une affaire concernant le transport par route, cf. ATF 122 III 106.

<sup>4</sup> Dans ce contexte, l'on peut attirer l'attention sur le développement de la circulation dite de transit encourageant les camions poids-lourds à utiliser le transport par chemin de fer. En cas de dommages à la marchandise transportée par rail, cependant chargée dans le camion, ce sont les dispositions de la CIM qui s'appliqueront, et non celles de la CMR.

<sup>5</sup> Cf. – en plus des arrêts cités ci-après – la décision du OGH du 28 mars 1995 (2 Ob 521/95), ZfRV 1995, p. 209; OGH du 13 juillet 1994 (7 Ob 565/93), ZfRV 1994, 249; OGH du 14 juillet 1993 (7 Ob 540/93), TranspR 1994, 189; ZfRV 1994, 31; OGH, SZ 63/211; OGH du 28 novembre 1990 (1 Ob 575/90), TranspR 1991, 135.

<sup>6</sup> Cf. OGH du 19 janvier 1994 (7 Ob 3/94), TranspR 1994, 437; Bull. transp. int. 1996, 84.

<sup>7</sup> Par le terme de transport multimodal l'on entend le transport d'une marchandise par au moins deux modes de transport, et effectué dans le cadre d'un unique contrat.; cf. Czoklich, Einführung in das Transportrecht (note 2), pp. 320 ss.

<sup>8</sup> Le conducteur d'un convoi étranger avait signé une lettre de voiture CMR sans posséder les pouvoirs pour le faire. La validité de cette lettre fut mise en question par le demandeur, une société d'assurance partie en cause. Ni les règles sur la représentation apparente ni la mise à disposition du camion

opérations visant à délimiter les diverses réglementations de la responsabilité dans le cadre des transports multimodaux. En l'espèce, deux grues avaient été endommagées après avoir été transférées de camions sur des wagons de chemin de fer. Le dommage s'est produit en raison d'un glissement des grues sur les wagons avant que les travaux de fixation eussent été achevés. Le demandeur plaidait en faveur de l'application de la CIM, ce que le OGH a rejeté. La responsabilité selon l'article 35(1) CIM ne peut entrer en ligne de compte que lorsque le dommage survient alors que le bien a déjà été pris en charge par le chemin de fer<sup>9</sup>. Or, de l'avis du OGH, la marchandise se trouvait encore sous la garde du chauffeur, ce qui entraîne par principe l'application de la CMR, et ceci chaque fois que le dommage survient alors que le processus de chargement n'est pas achevé. Il est essentiel de rappeler que l'espace temporel durant lequel est effectué le chargement de la marchandise ne coïncide pas nécessairement avec la période sur laquelle s'étend la responsabilité de la partie disposant légitimement du moyen de transport. La correcte exécution de la fixation devant être incluse dans les opérations de chargement, il a été jugé que ce cas de dommage devait être soumis au droit de transport par route.

2. Une autre décision du OGH datant de 1994 eut pour objet la délimitation du champ d'application de la CMR au regard d'autres normes régissant la responsabilité dans le cadre du droit des transports<sup>10</sup>. En l'espèce, un entrepreneur appliquant des tarifs fixes avait été mandaté pour le transport d'une marchandise d'un poids de 154 kg à l'intérieur des frontières autrichiennes. Le mode de transport n'avait pas été défini contractuellement. La marchandise fut tout d'abord amenée par rail du lieu d'expédition fixé dans le contrat jusqu'à un dépôt appartenant à une entreprise tierce, d'où elle devait être transportée par camion jusqu'au lieu déterminé par les parties. Cependant, le bien – sorti des locaux de stockage – se perdit de façon inexplicite. A nouveau se posa à la Cour la question des prétentions que l'assurance de transport pouvait faire valoir contre le commissionnaire de transport.

Le OGH rejeta la responsabilité du commissionnaire de transport en raison de la prescription de l'action – la norme applicable étant le § 64 AÖSpB. Dans ses motivations, le OGH clarifia cependant une fois de plus certains points faisant partie des principes essentiels de la CMR<sup>11</sup>, et ce au premier chef pour le transport multimodal, confirmant ainsi explicitement la jurisprudence à laquelle il a été fait référence plus haut, selon laquelle le régime juridique applicable à la responsabilité se détermine au regard des modes de transports utilisés<sup>12</sup>. La 7<sup>ème</sup> Chambre du OGH a quant à elle aussi défini sa position dans le cas où aucun mode de transport n'a été fixé contractuellement. Dans de tels cas, le choix du moyen et du mode de transport appartient au commissionnaire de transport, l'appréciation devant être faite conformément à sa conscience professionnelle<sup>13</sup>. Egalement dans le cadre d'une telle situation, il s'agit de définir la

---

pour l'exécution d'un mandat de transport défini ne suffisent à octroyer au conducteur un pouvoir de disposition juridique sur l'utilisation commerciale de ce bien d'entreprise.

<sup>9</sup> Cf. OGH du 19 janvier 1994 (7 Ob 3/94), TranspR 1994, 437 (438); Bull. transp. int. 1996, 84 (85).

<sup>10</sup> Cf. OGH du 13 juillet 1994 (7 Ob 586/93), TranspR 1995, 21.

<sup>11</sup> Sur la base du § 439a HGB, la CMR est aussi applicable à la circulation intérieure; cf. *sub l.*

<sup>12</sup> Cf. OGH du 13 juillet 1994 (7 Ob 586/93), TranspR 1995, 21 (22); v. aussi note 7.

<sup>13</sup> Cf. OGH du 13 juillet 1994 (7 Ob 586/93), TranspR 1995, 21 (22). L'on peut toutefois se demander si cet avis de droit doit être considéré comme reflétant une jurisprudence constante. Dans de telles situations complexes, il serait judicieux de faire peser sur l'expéditeur un véritable devoir de se renseigner lorsque le choix du moyen de transport est conditionné par la valeur ou la nature de la marchandise.

responsabilité en appliquant les critères pertinents. La preuve du moyen de transport ayant servi à l'expédition de la marchandise pour le trajet en cause incombe au commissionnaire de transport. En l'espèce, tant les normes relatives au droit du transport par chemin de fer que les dispositions de la CMR étaient inapplicables, et ceci parce que la marchandise ne se trouvait plus sous la responsabilité des chemins de fer – bien qu'ayant été amenée par la voie ferrée au lieu de stockage – et que le transport par la voie routière n'avait pas encore débuté au moment en question <sup>14</sup>.

3. Dans un autre arrêt de l'année 1995, le OGH a relevé le fait que la CMR est valable aussi bien dans la relation entre le transporteur principal et l'expéditeur que dans la relation entre le transporteur principal et le sous-transporteur <sup>15</sup>. Dans le cas litigieux, le transporteur avait fait effectuer le transport par une personne auxiliaire. En effet, le transporteur principal n'est pas tenu d'effectuer le transport lui-même, mais il est au contraire habilité à charger – en son propre nom – un autre transporteur (nommé sous-transporteur) de l'exécution du travail <sup>16</sup>. Les dispositions de la CMR s'appliquent en pareil cas – cf. articles 1(1) et 4 CMR – y compris lorsqu'aucune lettre de voiture n'a été émise. Cependant, les normes contenues dans le Chapitre VI de la CMR sont inapplicables lorsqu'aucune lettre de voiture générale n'a été établie et transmise à chaque étape au nouveau transporteur en accompagnement de la marchandise puisqu'il n'existe pas de relation contractuelle entre l'entreprise expéditrice et le sous-transporteur, contrairement au rapport entre l'expéditeur et le transporteur principal et celui entre ce dernier et le sous-transporteur, rapports soumis, quant à eux, à une relation juridique contractuelle.

### III. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR – ARTICLES 17 A 29 CMR

La réglementation de l'article 17 CMR se trouve probablement au centre de la jurisprudence de même que des débats doctrinaux de tous les ordres juridiques dans lesquels la Convention examinée trouve application. Cela se trouve confirmé par l'analyse de la jurisprudence autrichienne; c'est la raison pour laquelle il est ici permis de se référer à certaines récentes décisions <sup>17</sup>.

L'article 17 CMR, dont l'application se trouve réservée par l'article 29(1) CMR, prévoit entre autres dans son paragraphe 2 la possibilité pour le transporteur d'être déchargé de sa

---

<sup>14</sup> La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) n'a pas été applicable en raison de l'absence du caractère international du transport. Il n'existe par ailleurs pas de disposition semblable au § 439a HGB qui serait applicable au transport ferroviaire. Pour l'état de mise en oeuvre de la COTIF (au 30 juin 1996), cf. *RDU 1996-3*, 548 ss. Cf. pour la révision de la CIM, le projet de révision dans *Bull. transp. int.* 1996, 5 ss.

<sup>15</sup> Cf. OGH du 28 mars 1995 (2 Ob. 521/95), *ZfRV* 1995, 209.

<sup>16</sup> Cf. OGH du 28 mars 1995 (2 Ob. 521/95), *ZfRV* 1995, 209; OGH du 22 mars 1994 (4 Ob. 1529/94), *ZfRV* 1994, 209; de plus, cf. OGH du 19 janvier 1994 (7 Ob. 607/93), *ZfRV* 1994, 157.

<sup>17</sup> Pour la jurisprudence de la période de 1989 à 1993, l'on se référera aux décisions suivantes: OGH du 30 novembre 1989 (6 Ob. 730/88), *WBI* 1990, 150 (art. 17(3) CMR); OGH du 25 janvier 1990 (7 Ob. 698/89), *TranspR* 1990, 235 (art. 29 CMR); OGH du 10 juillet 1991 (1 Ob. 579/91), *TranspR* 1991, 422 (art. 17(1) CMR); LG Salzburg du 29 juin 1990 (9 Cg. 23/89), *TranspR* 1991, 62 (art. 17(1) CMR); OGH du 6 mars 1991 (1 Ob. 1502/91), *TranspR* 1991, 424; *WBI* 1991, 329; *ZfRV* 1991, 395 (art. 17(4)(c) CMR); OLG Vienne du 8 novembre 1990 (5 R. 114/90), *TranspR* 1991, 100 (art. 17(5) CMR); OGH du 13 septembre 1990 (8 Ob. 620/90), *JBI* 1992, 124 (art. 17(2) CMR); OGH du 31 janvier 1991 (7 Ob. 687/90), *TranspR* 1993, 237 (art. 17(4) CMR); OGH du 11 juillet 1990 (1 Ob. 621/90), *TranspR* 1992, 322 (art. 29 CMR); OGH du 14 juillet 1993 (7 Ob. 540/93), *WBI* 1993, 403; *TranspR* 1994, 189 (art. 29(1) CMR).

responsabilité lorsque la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Dans ce contexte, en cas de vol de la marchandise, le lieu du vol, plus précisément la probabilité de la perte du bien dans la région concernée, joue manifestement un rôle important. Corollairement, l'étendue du devoir de diligence du transporteur – notamment le fait de savoir s'il était tenu ou non d'engager un deuxième conducteur <sup>18</sup> – sera prise en considération pour déterminer la responsabilité.

1. En 1994, le OGH eut à prendre position dans un cas spectaculaire <sup>19</sup>. un transporteur chargé d'effectuer un transport du Sud de l'Italie en Autriche dut stopper son convoi sous la menace du conducteur armé d'un véhicule circulant à sa hauteur sur la voie parallèle. Le camion ainsi que son contenu furent emmenés par le voleur. Le demandeur prétendit au paiement par le défendeur de la valeur de la marchandise volée (en sus d'une certaine somme d'argent) en faisant valoir le fait que, les risques de vols de camions en Italie étant connus, le chauffeur n'aurait pas dû immédiatement se plier à la menace; par conséquent, les conditions pour l'exonération de responsabilité posées par l'article 17(2) CMR – les conditions du paragraphe 1 étant incontestablement satisfaites – n'étaient pas remplies.

L'arrêt doit en l'espèce son autorité à l'interprétation qu'il donne de la notion de "circonstances inévitables et de conséquences inéluctables" au sens de l'article 17(2) CMR. D'après la jurisprudence récente du OGH, nous nous trouvons en présence de telles circonstances lorsque, malgré toutes les mesures qu'il était possible de prendre au vu des circonstances de l'espèce et dont on pouvait raisonnablement attendre qu'elles aient été prises, il n'a pas été possible d'empêcher le dommage. Le caractère inévitable de l'événement ne doit pas être compris ici dans un sens absolu <sup>20</sup>. Le point décisif à déterminer est de savoir si le transporteur, aussi consciencieux ait-il été – ou les personnes dont il répond en vertu de l'article 3 – aurait pu éviter le dommage qui s'est produit en l'occurrence, en appliquant les principes pertinents en matière de diligence <sup>21</sup>. Le OGH a estimé en l'espèce que le dommage n'aurait pas pu être empêché <sup>22</sup>.

2. Des difficultés peuvent surgir en rapport avec l'exécution du contrat de transport lorsque le destinataire réceptionne une marchandise endommagée. Il est heureux de constater que le OGH a qualifié les prétentions en dommages et intérêts du destinataire – selon l'article 17 CMR -, dans une telle relation complexe, de prétentions de nature contractuelle <sup>23</sup>, et ceci malgré le fait que le destinataire ne soit pas à considérer comme étant partie au contrat de transport mais occupe bien plutôt la place d'un tiers privilégié dans ce rapport de droit. En l'espèce, la description complète de la marchandise – l'on avait omis d'indiquer son poids – a

---

<sup>18</sup> Rejet jusqu'à ce point dans OGH du 19 janvier 1994 (7 Ob 607/93), TranspR 1994, 282 (vol à main armée sur une autoroute italienne que le co-pilote ne pouvait pas éviter) ; OLG Oldenburg (5 u 63/94), NJW-RR 1996, 539 (vol d'un camion la nuit dans le Sud de la France pendant les heures de pause).

<sup>19</sup> Cf. OGH du 19 janvier 1994 (7 Ob 607/93), TranspR 1994, 282.

<sup>20</sup> Cf. OGH du 19 janvier 1994 (7 Ob 607/93), TranspR 1994, 282 (283); ZfRV 1994, 157. La portée de l'interprétation concerne les "circonstances que le conducteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier", au sens de l'article 17(2) CMR.

<sup>21</sup> Cf. OGH du 19 janvier 1994 (7 Ob 607/93), TranspR 1994, 282 (283); ZfRV 1994, 157.

<sup>22</sup> Le 8<sup>ème</sup> Chambre du OGH a abouti au résultat contraire dans un cas de responsabilité du transporteur en circulation aux alentours de la ville de Naples – OGH du 13 septembre 1990 (8 Ob 620/90), JBI 1990, 124 -; dans un tel cas, la portière non verrouillée du côté du passager n'écarte pas la responsabilité et ne peut pas non plus être considérée comme un événement extraordinaire.

<sup>23</sup> Cf. OGH du 14 septembre 1995 (2 Ob 515/95), ZfRV 1996, 26.

joué un certain rôle dans l'endommagement ultérieur du bien. Dans un tel cas, les conditions de l'exclusion de la responsabilité de l'article 17(4)(e) CMR sont partiellement remplies, de sorte qu'il s'agit d'examiner la question de la répartition des dommages selon l'article 17(5) CMR, l'expéditeur devant dans un tel cas assumer les conséquences des erreurs commises par lui.

3. Un point litigieux pouvant s'élever en rapport avec la perte ou l'avarie de la marchandise est celui du mode de calcul et du moment à retenir pour la détermination des dommages et intérêts. Le OGH a eu l'occasion dans une autre affaire datant de 1994 de se prononcer sur plusieurs questions relevant de cette problématique<sup>24</sup>. La disposition correspondante de la CMR – article 23(1) – dispose que l'indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge. Le moment déterminant étant celui de la prise en charge de la marchandise pour son transport, il s'ensuit qu'une augmentation recherchée de la valeur du bien par suite de transferts n'est fondamentalement pas admise. Ainsi, la valeur pertinente pour la fixation de l'indemnité est la valeur commerciale de l'objet, c'est-à-dire le prix qui en aurait été obtenu sur le marché par sa vente libre à un tiers<sup>25</sup>. En outre, le OGH avait – au passage cité – choisi d'attribuer au calcul de la valeur du bien non pas la fonction de limiter le montant des dommages et intérêts à un seuil maximal, mais celle de définir l'ampleur objective du dommage.

4. En ce qui concerne l'évaluation de la faute, l'article 29(1) CMR dispose que le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions du Chapitre IV de la Convention si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol. Cette dernière disposition conduit finalement à une fragmentation du droit, et plus particulièrement – dans le cadre de l'article 31 CMR – à un certain danger de *forum-shopping*.

Les tribunaux autrichiens ont clairement montré dans une jurisprudence constante concernant l'article 29(1) CMR que d'après le droit autrichien, la faute grave ("Grobe Fahrlässigkeit") est à mettre au même niveau que le dol de sorte qu'elle est régie par cette norme<sup>26</sup>. Les tribunaux autrichiens se sont prononcés dans le cadre d'une affaire portant sur la disparition d'une marchandise pendant son stockage sur la question de la charge de la preuve dans le cadre de l'article 29 de la CMR qui a été déclarée applicable à l'espèce<sup>27</sup>. En ce qui concerne la charge de la preuve quant aux circonstances de la disparition de la marchandise, le transporteur doit établir les faits qui se sont passés dans sa sphère d'activité et que l'expéditeur ne pourrait connaître sans les informations du transporteur. Le transporteur avait par conséquent à informer des mesures prises pour assurer la sécurité de la marchandise prise en charge, afin de réduire les risques de vol et d'expédition erronée. Si ce dernier échoue dans l'administration de la preuve du caractère restreint de sa faute, il incombe alors au plaignant d'apporter celle de la faute grave<sup>28</sup>.

---

<sup>24</sup> Cf. OGH du 13 juillet 1994 (7 Ob 565/93), TranspR 1995, 285.

<sup>25</sup> Cf. OGH du 13 juillet 1994 (7 Ob 565/93), TranspR 1995, 285 (287).

<sup>26</sup> Cf. uniquement OGH du 14 juillet 1993 (7 Ob 540/93), TranspR 1994, 189 (190 avec renvoi à la doctrine); ZfRV 1994, 31; OGH du 25 janvier 1990 (7Ob 698/89), TranspR 1990, 235; LG Salzburg (22 R 184/95), TranspR 1996, 340 (341); de plus, déjà en 1984 *Wiesbauer/Zetter (éditeurs)*, Haftung im Transportrecht, Vienne: Manz (1984), article 29 CMR rem. 2.

<sup>27</sup> Cf. OGH du 14 juillet 1993 (7 Ob 540/93), TranspR 1994, 189; ZfRV 1994, 31.; cf. la discussion sur l'applicabilité de la CMR dans les cas où des opérations de stockage sont en cause *supra sub II.2*.

<sup>28</sup> Cf. OGH du 14 juillet 1993 (7Ob 540/93), TranspR 1994, 189 (191); ZfRV 1994, 31.

5. Le LG de Salzbourg fut, dans une autre affaire <sup>29</sup>, saisi du problème de savoir si et dans quelle mesure le retard du chargement d'un poids-lourd au-delà du jour de livraison constitue un cas de responsabilité selon l'article 29 CMR. Il trancha la question affirmativement et qualifia un tel comportement du transporteur de conditionnellement dolosif, entraînant la privation pour le transporteur de la possibilité d'obtenir une quelconque réduction de sa responsabilité. La décision tranchant la question soulevée peut revêtir une certaine importance lorsque la loi de la juridiction saisie – au sens de l'article 29(1) – ne considère pas comme équivalentes les formes de faute délibérée et de dol. Il existe effectivement dans la doctrine des voix s'élevant pour critiquer les décisions du OGH; cependant, elles n'ont jusqu'ici pas réussi à influencer la jurisprudence constante de la Cour Suprême <sup>30</sup>.

#### IV. PRESCRIPTION – ARTICLE 32 CMR

Pour conclure ce bref aperçu de la jurisprudence autrichienne concernant la CMR, nous considérerons deux décisions récentes <sup>31</sup> ayant pour objet la question de la prescription <sup>32</sup>.

1. Le premier des deux arrêts se concentre – à côté de questions de base que nous évoquerons ci-après – sur le problème de la spécification de la réclamation en dommages <sup>33</sup> au sens de l'article 32(2), première phrase de la CMR, qui est controversé <sup>34</sup>. Selon l'arrêt, dans sa réclamation en dommages dirigée contre le transporteur, la partie demanderesse doit décrire de façon claire le contenu de sa prétention de même que les dommages subis en y joignant tous documents et pièces justificatives utiles, afin qu'il soit possible au transporteur de prendre position dans l'action intentée contre lui <sup>35</sup>. Cette dernière condition – à savoir celle de la communication des informations – disparaît dans le cas où le transporteur estime être en mesure d'examiner utilement la réclamation sans nécessiter d'informations complémentaires.

La détermination exacte de la date de la réclamation, correspondant à la réception de celle-ci par le transporteur, est décisive pour la suspension du délai de prescription aux fins de l'article 32(2) CMR. Le délai de prescription de l'action d'un an est interprété par le droit autrichien dans le sens qu'une prolongation du délai s'étend à la période allant de la réception de la réclamation par le transporteur à celle du rejet (par écrit) de celle-ci par le demandeur <sup>36</sup>.

2. Le second cas retenu traitant de la prescription concerne le point de départ du délai dans le cadre d'un ensemble complexe de relations, cas dans lequel le transporteur avait chargé un sous-transporteur de l'exécution du transport. Il s'agissait de prendre une décision

---

<sup>29</sup> Cf. *supra* note 26.

<sup>30</sup> Cf. *supra* note 24.

<sup>31</sup> Cf. OGH du 29 août 1994 (1 Ob 516/94), TranspR 1995, 110 (111) et OGH du 21 novembre 1995 (4 Ob 568/95), WBI 1996, 165.

<sup>32</sup> Pour d'autres décisions, cf. uniquement OGH du 3 septembre 1992 (1R 114/92), TranspR 1993, 340; OGH du 11 juillet 1990 (1 Ob 621/90), TranspR 1992, 322; OGH du 10 juillet 1991 (1 Ob 579/91), TranspR 1991, 422; ZfRV 1992, 69; OGH du 7 mars 1990 (1 Ob 730/88), WBI 1990, 150; LG Innsbruck du 4 novembre 1992 (2 aR 429/92), TranspR 1993, 342.

<sup>33</sup> Pour la spécification de défauts de conformité des marchandises, cf. aussi l'article 39 de la Convention des Nations Unies de 1980 sur les contrats de vente internationale de marchandises.

<sup>34</sup> Cf. OGH du 29 août 1994 (1 Ob 516/94), TranspR 1995, 110; WBI 1995, 39; ZfRV 1995, 33; cf. aussi *Wiesbauer/Zetter (éditeurs)*, Haftung im Transportrecht (note 26), art. 32 CMR rem 6 a.

<sup>35</sup> Cf. les motifs décrits de façon exhaustive dans OGH du 29 août 1994 (1 Ob 516/94), TranspR 1995, 110 (112 avec renvois à la doctrine).

<sup>36</sup> Cf. OGH du 29 août 1994 (1 Ob 516/94), TranspR 1995, 110 (111).

## CMR – Aperçu de jurisprudence autrichienne 1994-1996

quant aux modalités de l'action récursoire du transporteur principal contre le sous-transporteur. Les conditions pour une telle action étaient remplies, ce dernier ayant endommagé la marchandise durant un chargement effectué de manière inappropriée. Selon le OGH, dans les cas d'actions récursoires telles qu'en l'espèce, l'article 32(1)(a) CMR n'est pas applicable au délai de prescription, celui-ci ne commençant à courir, au plus tôt, qu'au moment du paiement des dommages-intérêts par le transporteur principal à l'expéditeur, dans le cadre de leur relation contractuelle.

### V. CONCLUSION

L'état actuel du droit autrichien peut être caractérisé comme étant favorable à l'unification du droit, surtout au vu de l'extension du champ d'application de la CMR à des situations internes. Il est frappant de constater l'attention comparative portée par l'Autriche à l'ordre juridique voisin de la République fédérale d'Allemagne. Il serait souhaitable que d'autres ordres juridiques soient plus fréquemment pris en considération par les tribunaux autrichiens.

Le champ d'application de la CMR a également été élargi par sa concrétisation au travers du droit de la responsabilité présenté ici dans le cadre du transport multimodal. Son utilité se renforcera encore dans le cadre du trafic ferroviaire d'importance toujours croissante, surtout dans celui des systèmes "network" en plein développement. L'on peut également saluer l'assimilation sous forme de faute grave au dol au sens de l'article 29(1) CMR. Cette assimilation permet à la jurisprudence autrichienne de se départir des problèmes complexes de délimitation entre le dol et la faute grave qui peuvent survenir. La même constatation peut se faire en ce qui concerne la charge de la charge de la spécification des dommages imposée au transporteur au sens de l'article 23 CMR. Cela semble être conforme à la pratique de charger le transporteur de clarifier les événements qui se sont déroulés dans son cercle d'action.

Le rôle joué par la CMR a ainsi pris de l'importance depuis son entrée en vigueur. Il est cependant souhaitable, voir nécessaire, de l'adapter aux lettres de voiture électroniques ou encore à l'utilisation de garanties pour les mesures de sécurité internationales dont peuvent faire l'objet les marchandises expédiées.

### DECISIONS CITEES (dans l'ordre chronologique)

Date	Tribunal	Référence	Dispositions appliquées *	Source
30/01/1989	OGH	6 Ob 730/88	art. 17(3)	WBI 1990, 150
25/01/1990	OGH	7 Ob 698/89	art. 23(4), 29	TranspR 1990, 235
07/03/1990	OGH	1 Ob 711/90	art. 32	WBI 1990, 150
29/06/1990	LG Salzburg	9 Cg 23/89	art. 17(1), 25	TranspR 1991, 62
11/07/1990	OGH	1 Ob 621/90	art. 29, 32(1)	TranspR 1992, 322
13/09/1990	OGH	8 Ob 620/90	art. 17(2)	JB1 1990, 124
08/11/1990	OLG Vienne	5 R 114/90	art. 17(4)(c), (5)	TranspR 1991, 100
28/11/1990	OGH	1 Ob 575/90	§ 432 HGB	TranspR 1991, 135
31/01/1991	OGH	7 Ob 687/90	art. 17(4), 41	TranspR 1993, 237
06/03/1991	OGH	1 Ob 1502/91	art. 17(4)(c)	TranspR 1991, 424; WBI 1991, 329; ZFRV 1991, 395
10/07/1991	OGH	1 Ob 579/91	art. 17 (1), (2) et art. 32(2)	TranspR 1991, 422; ZFRV 1992, 69
04/01/1992	LG Innsbruck	2 aR 429/92	art. 32(1)	TranspR 1993, 342
03/09/1992	OGH	1 R 114/92	art. 32, 34	TranspR 1993, 340

*CMR – Aperçu de jurisprudence autrichienne 1994-1996*

<i>(Suite)</i>				
14/07/1993	OGH	7 Ob 540/93	art. 29(1), §§ 413, 439a HGB	TranspR 1994, 189; ZfRV 1994, 31; WBI 1993, 403
19/01/1994	OGH	7 Ob 3/94	art. 1, 3	TranspR 1994, 437; Bull. Transp. int. 1996, 84 (85);
19/01/1994	OGH	7 Ob 607/93	art. 3, 17	TranspR 1994, 282; ZfRV 1994, 157
22/03/1994	OGH	4 Ob 1529/94	art. 4, 6(1)(k), 7	ZfRV 1994, 209
13/07/1994	OGH	7 Ob 586/93	art. 1; §§ 412, 413 HGB	TranspR 1995, 21
13/07/1994	OGH	7 Ob 565/93	art. 1, 23 (1), (2)	ZfRV 1994, 249; TranspR 1995, 285
29/08/1994	OGH	1 Ob 516/94	art. 32(2)	TranspR 1995, 110; WBI 1995, 39; ZfRV 1995, 33
23/03/1995	OGH	2 Ob 521/95	art. 1	ZfRV 1995, 209
14/09/1995	OGH	2 Ob 515/95	art. 17, 18	ZfRV 1996, 26
12/10/1995	LG Salzburg	22 R 184/95	art. 29	TranspR 1996, 340
21/11/1995	OGH	4 Ob 568/95	art. 32(1)(a)	WBI 1996, 165

\* Sauf précision contraire, les références sont faites à la CMR.

