

La jurisprudence du *Tribunal Supremo* espagnol en matière de CMR

Francisco José Sánchez Gamborino *

L'Espagne a adhéré à la Convention de Genève de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) le 12 février 1974, et au Protocole de 1975 le 10 octobre 1982. Les décisions rendues à ce jour par le *Tribunal Supremo* (qui, statuant comme Cour de cassation s'impose aux tribunaux inférieurs en vertu de l'article 1(6) du Code civil espagnol) sont certes – notamment au regard de la jurisprudence rendue par les tribunaux supérieurs d'autres pays contractants à la CMR – relativement peu nombreuses. Compte tenu du nombre de transports intéressant le territoire espagnol qui sont soumis à la réglementation CMR, il ne fait pas de doute que ce fait est à porter au crédit du bon fonctionnement d'une convention a toujours constitué un modèle de réussite d'unification juridique ¹. Il a paru intéressant de présenter sous une forme synthétique les principaux points qui ont été abordés – notamment à l'heure où la CMR voit son champ d'application s'étendre avec l'adhésion récente de nouveaux Etats membres en Afrique du Nord, en Europe de l'Est et en Asie centrale. Ainsi, cet instrument dont les travaux préparatoires ont été conduits au sein d'UNIDROIT et adopté dans une enceinte régionale que constitue la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, par l'extension progressive de son champ d'application et son influence dans les continents américains et africains reprendrait un profil universel.

1. Champ d'application (article 1)

La Convention est d'application impérative dès lors que le contrat de transport de marchandises par route est international, c'est-à-dire que le lieu de la prise en charge et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux pays différents, dont l'un au moins est un pays contractant.

En conséquence, pour les questions régies par la CMR, le droit interne espagnol n'est pas applicable: 20.XII.1985, *Aranzadi 6605* (3^{ème} cons., vol de la marchandise); la CMR prévaut sur le

* Avocat (Madrid), spécialiste en droit des transports, Correspondant d'UNIDROIT, et Membre de la Commission des Affaires Juridiques de l'IRU (Union internationale des transports routiers).

"*Aranzadi*" désigne le Répertoire de jurisprudence correspondant à l'année de l'arrêt, suivi du numéro d'ordre de publication. "att." désigne l'attendu (*fundamento*) et "cons." le considérant (*considerando*) correspondant au point de droit reporté.

¹ Citons ici les termes autorisés de R. LOEWE, l'un des "pères" de la CMR: "un des bilans les plus brillants et les plus spectaculaires qu'une œuvre d'unification du droit ait pu atteindre"; in "La CMR a 40 ans", *Unif. L. Rev. / Rev. dr. unif.* 1996, 429.

Code de commerce espagnol: 18.VI.1991, *Aranzadi 4520* (2^{ème} et 3^{ème} att., transport sous température dirigée d'un chargement de légumes arrivé avarié).

En revanche, pour les questions non régies par la CMR, le Code de commerce espagnol est d'application "subsidaire": 15.XI.1993, *Aranzadi 8913* (2^{ème} att. *in fine*, concernant la question de validité d'une lettre comme moyen d'interruption du délai de prescription).

La CMR s'applique aux opérations de transport à proprement parler; elle ne s'applique pas aux questions d'assurance, le contrat d'assurance étant distinct et indépendant du contrat de transport: 12.VII.1986, *Aranzadi 4506* (2^{ème} att. la référence dans la lettre de voiture à l'assurance – aux fins de la compétence juridictionnelle – est accidentelle, la réclamation entre les parties au contrat de transport étant régie par les règles applicables à ce contrat).

2. Responsabilité du transporteur pour les actes des préposés (article 3)

14.VII.1987, *Aranzadi 5489*: sont condamnés solidairement les deux transporteurs contractants pour la perte de la marchandise causé par le renversement du camion due à la négligence d'un troisième transporteur effectif, qui est lui exonéré de responsabilité (3^{ème} att., *in fine*). Le Tribunal a estimé qu'en vertu de l'article 3 CMR le transporteur cocontractant de l'expéditeur répond des actes et omissions de son sous-traitant qui a réalisé effectivement le transport mais que celui-ci était étranger au contrat avec l'expéditeur et qu'il n'existait pas "un contrat unique ... exécuté par des transporteurs routiers successifs" aux termes de l'article 34 CMR (4^{ème} att.).

La responsabilité du transporteur pour les actes du préposé est rappelée par le Tribunal notamment dans le contexte de l'examen contradictoire de la marchandise à l'arrivée. Les actes et comportements du conducteur engageant le transporteur (voir *infra* sous 9 concernant l'article 30).

3. Forme du contrat de transport (article 4)

Validité du contrat: le contrat est consensuel et l'absence de lettre de voiture n'affecte ni l'existence ni la validité de ce contrat: 14.VII.1987, *Aranzadi 5489*: sont condamnés solidairement pour les dommages à la marchandises le transporteur dont le nom apparaît sur la lettre de voiture, ainsi que le transporteur dont le nom n'apparaît pas sur la lettre de voiture mais qui a convenu avec l'expéditeur des conditions du contrat de transport, s'est chargé de sa réalisation effective, a perçu le prix en obtenant un bénéfice, et a aussi suivi le règlement des dommages (3^{ème} att., dommages à la marchandise causés par l'accident du véhicule dans laquelle elle était transportée).

Un document autre que la lettre de voiture CMR peut être constitutif du contrat de transport: 29.IV.1986, *Aranzadi 2040* (2^{ème} att., les parties ont convenu définitivement des conditions du transport et ont perfectionné le contrat par télex, tandis que les lettres de voiture émises postérieurement se référaient seulement à l'exécution par les transporteurs d'aspects partiels du transport total).

4. Examen de la marchandise par le transporteur (articles 8 et 9)

L'obligation du transporteur d'examiner la marchandise à la prise en charge emporte présomption, en l'absence de réserves, du bon état de la marchandise: 31.VII.1996, *Aranzadi 6609* (2^{ème} att., transport sous température dirigée de poisson congelé de Montevideo (Uruguay) via Le Havre (France) à Irún (Espagne)); le dernier transporteur successif a manqué à la diligence minimum professionnelle requise par l'article 8(1) d'examiner la marchandise au moment de la prise en charge, de sorte que la présomption de l'article 9(2) s'applique, ce qui conduit à tenir le transporteur pour responsable de l'avarie de la marchandise.

5. Responsabilité du transporteur et cas exceptés (articles 17-18)

Le défaut de livraison de la marchandise en bon état laisse présumer l'inexécution du transporteur.

- Charge de la preuve: c'est au transporteur qu'il incombe d'établir l'existence d'une cause ou d'une circonstance constitutive de cas exonératoire en vertu de la Convention (article 18(1)); ces faits et causes sont limitativement énumérés à l'article 17(2) et 17(4).

- 20.XII.1985, *Aranzadi 6605*: le transporteur qui a apporté la preuve des circonstances du vol et a montré son caractère inévitable, est exonéré de responsabilité (2^{ème} att.).

- 18.VI.1991, *Aranzadi 4520*: le transporteur qui n'a pu apporter la preuve du cas excepté est condamné à payer l'indemnisation (2^{ème} att. *in fine*, transport sous température dirigée d'un chargement de légumes arrivé avarié).

- 20.VI.1989, *Aranzadi 4705*: le transporteur ne peut pas invoquer l'arrimage défectueux par les employés de l'expéditeur pour être exonéré de responsabilité, alors qu'il n'apporte aucune preuve qu'il avait pris les mesures nécessaires appropriées pour le type de chargement considéré (2^{ème} att., transport de fruits sous température dirigée).

- Défectuosité du véhicule: le transporteur est responsable pour les défectuosités du véhicule (article 17(3)): 15.XI.1993, *Aranzadi 8913* (dommage à la marchandise par suite d'un accident dérivant d'une défectuosité des freins du véhicule (1^{er} att.)); 18.VI.1991, *Aranzadi 4520*: le transporteur répond des conséquences (avarie des cornichons transportés sous température dirigée) des défaillances mécaniques des appareils de réfrigération, des chambres frigorifiées, des compresseurs ou thermostats (1^{er} et 2^{ème} att. *in fine*).

- Force majeure: "circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier". Si certaines situations ne laissent guère place au doute (catastrophes et calamités naturelles) quant à la qualification, d'autres posent des problèmes d'appréciation; ainsi l'incendie, les accidents de la circulation, les grèves, le vandalisme, le blocage de frontières ou de routes. Le cas le plus fréquent est le vol. Dans ce dernier cas, le Tribunal évalue les circonstances de l'espèce: le degré de diligence et l'attitude du conducteur du véhicule, avant, pendant et après le vol.

- Ainsi, 20.XII.1985, *Aranzadi 6605*: action de l'assureur subrogé dans les droits du destinataire qu'il a indemnisé pour vol de la marchandise en Italie, dans une zone habitée et supposée surveillée par la police, absence du seul conducteur qui est allé dîner après avoir verrouillé la porte du véhicule; le transporteur a été exonéré de sa responsabilité pour force majeure.

6. Le montant de l'indemnité (articles 23-24)

- Appliquant l'article 23(2) selon lequel "la valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et de même qualité", l'arrêt 20.VI.1989, *Aranzadi 4705* a estimé que cette valeur pouvait résulter de l'attestation de la Chambre de commerce de la ville considérée, concernant la fourchette de prix pratiqués durant le mois et pour le type de produit concerné. Les montants ainsi établis sont impératifs: ne peuvent être pris en considération des expertises postérieures, non plus que des accords des parties qui ne résulteraient pas de la déclaration d'intérêt spécial à la livraison avec le paiement correspondant d'un supplément de prix (1^{er} et 3^{ème} att.).

- La déclaration d'intérêt spécial à la livraison: il s'agit d'une faculté mais non pas d'une obligation de l'expéditeur (19.IV.1990, Aranzadi 2732).

7. *Livraison contre remboursement (article 21)*

25.III.1993, Aranzadi 2238: le transporteur qui a livré la marchandise de façon négligente en ne recevant pas du destinataire un document attestant le paiement irrévocable du prix ou une garantie bancaire équivalente ainsi que le prévoyait le contrat de transport, est condamné à indemniser l'expéditeur (1^{er} att.), sauf son recours contre le destinataire (dont la prétention concernant l'indemnisation des dommages à la marchandise livrée est rejetée en l'absence de réserves portées sur la lettre de voiture (2^{ème} att.)).

8. *Le dol ou la faute équivalente au dol (article 29)*

24.II.1995, Aranzadi 1111: la preuve du dol incombe à celui qui l'invoque, et l'appréciation des faits invoqués et leur qualification relève du juge du fond (3^{ème} att.) (absence de dol en l'espèce, perte partielle de la marchandise consistant en sacs de résidus de métaux précieux, durant l'arrimage dans le camion par le transporteur).

9.II.1999, Aranzadi 1054: confirmation de la qualification des juges du fond de la faute "très grave" équivalente au dol, entraînant la responsabilité illimitée du transporteur (le véhicule de grandes dimensions est resté bloqué sur une voie ferrée alors qu'il la franchissait en dehors de la route prévue (2^{ème} att.)).

9. *Examen de la marchandise à la livraison (article 30)*

En cas de livraison défectueuse, l'article 30(1) CMR prévoit soit la formulation de réserves par le destinataire lors de la livraison pour les défauts apparents ou dans les sept jours pour les défauts non apparents, soit l'examen "contradictoire" de la marchandise, c'est-à-dire conjointement par le destinataire et le transporteur. La jurisprudence du *Tribunal Supremo* envisage largement le caractère contradictoire de l'examen, celui-ci résultant de la signature de la lettre de transport par le conducteur, mais aussi de la simple présence passive de celui-ci lors de l'expertise demandée par le destinataire.

30.XII.1986, Aranzadi 7836: l'avarie de la marchandise (des fraises) transportée sous température dirigée a été constatée par un expert désigné par le destinataire, tandis que l'expertise a été souscrite par le conducteur du transporteur. Le transporteur étant engagé par la signature de son préposé qui a de ce fait reconnu le dommage et pris à son compte le contenu du document, le Tribunal estime que l'état de la marchandise a été examiné contradictoirement conformément à la CMR (2^{ème} att.).

18.VI.1991, Aranzadi 4520: la présence même passive du conducteur suffit à établir le caractère contradictoire de l'examen. Le transporteur n'est pas admis à contester l'avarie de la marchandise (des cornichons) transportée sous température dirigée, constaté à l'arrivée par un expert désigné par le destinataire dès lors que le conducteur préposé du transporteur était présent, n'a fait aucune observation ou exprimé de désaccord quant à l'expertise, et n'a pas demandé la présence d'un autre expert de son choix (2^{ème} att.).

10. Tribunal compétent (article 31)

Conformément à l'article 31, le choix du for peut résulter d'un *commun accord* des parties; l'élection de l'une des parties seulement est inefficace: 21.I.1986, *Aranzadi 108*.

Compétence des "juridictions du pays sur le territoire duquel ... le lieu de la prise en charge ... ou celui prévu pour la livraison est situé". 22.XII.1990, *Aranzadi 10593*: l'article 31(1) permet de "... déterminer le pays dont les tribunaux pourront être saisis par les parties ..." mais ne réglemente pas la compétence territoriale au sein des organes juridictionnels du pays choisi, qui est déterminée en application des règles nationales de procédure (à savoir la *Ley de Enjuiciamiento Civil*, art. 62(1) repris dans la loi du 1/2000, 7 janvier, art. 51) (1^{er} att.).

11. Prescription (article 32)

La prescription annale prévue par la Convention est susceptible d'interruption par une réclamation écrite. L'absence de formalisme a été confirmée par le *Tribunal Supremo*.

Une simple réclamation écrite suffit (15.XI.1993, *Aranzadi 8913* (1^{er} et 2^{ème} att. *in fine*)); la Convention n'impose pas de joindre de pièces à cette réclamation (et *a fortiori* dans un tel cas, de les restituer 10.VI.1985, *Aranzadi 3103*, 1^{er} cons.; 24.II.1995, *Aranzadi 1111*, 4^{ème} att.); la réponse du transporteur par une reconnaissance de dette, suivie d'actes notariés et d'acte de conciliation ne fait pas reprendre le cours de la prescription (21.I.1986, *Aranzadi 108*, 2^{ème} att.).

Les règles de procédure espagnoles (art. 479 de la *Ley de Enjuiciamiento Civil* de 1984) imposaient aux parties de soumettre leur différend à un organisme de conciliation ("*Juntas de Detasas*") préalablement à la phase contentieuse; une telle procédure est prévue en droit interne comme interrompant le délai de prescription ².

Le défaut des parties de soumettre leur différend à la procédure préalable de conciliation devant la *Junta de Detasas* est sans effet sur la procédure intentée en vertu de la CMR (comme du reste en vertu du droit interne) (28.III.1984, *Aranzadi 1465*, 2^{ème} cons.); la réclamation écrite de l'ayant droit et l'instance devant la *Junta de Detasas* interrompent valablement la prescription (10.VI.1985, *Aranzadi 3103*, 1^{er} cons.). L'instance devant la *Junta de Detasas* suspend le délai de prescription pendant une période courant entre l'acte introductif de la procédure et la décision rendue, le délai de prescription reprenant alors son cours (14.VII.1987, *Aranzadi 5489*, 5^{ème} att.)

Le délai recommence à courir à partir du jour où le transporteur exprime par écrit son désaccord aux déclarations de la réclamation, une simple réponse demandant des informations ou des documents étant sans effet sur la suspension de la prescription (29.VI.1998, *Aranzadi 5282*, 4^{ème} att.).

² Cet organisme a été substitué (en vertu des articles 37-38 de la *Loi sur les Transports Terrestres* du 30 juillet 1987 n°16/1987 et articles 6-12 de son Règlement d'application approuvé par décret royal du 28 septembre 1990 n°1211/1990) par les "*Juntas Arbitrales del Transporte*", présidées par un haut fonctionnaire de l'administration des transport, dont les membres – experts en la matière – sont nommés par les associations de transporteurs et usagers. Elles rendent des sentences arbitrales qui ont force exécutoire. Quoique le *Tribunal Supremo* n'ait pas eu l'occasion de se prononcer sur ce point, on peut supposer qu'il admettra qu'une réclamation devant les nouvelles *Juntas Arbitrales del Transporte* aura pour effet de suspendre le délai de prescription.

JURISPRUDENCE DU TRIBUNAL SUPREMOESPAGNOL EN MATIÈRE DE CMR
(dans l'ordre chronologique)

Date	Dispositions appliquées	Source (Aranzadi)	Date	Dispositions appliquées	Source (Aranzadi)
28.III.1984	Art. 32	1465	19.IV.1990	Art. 24	2732
10.VI.1985	Art. 32(2)(3)	3103	22.XII.1990	Art. 31(1)	10593
20.XII.1985	Arts. 1, 17(2), 18(1)	6605	18.VI.1991	Arts. 1, 17, 30	4520
21.I.1986	Art. 31(1), 32	108	25.III.1993	Arts. 32(1)(b), 32(2)	2238
29.IV.1986	Art. 4	2040	15.XI.1993	Art. 1, 32(1)(b), 32(2)	8913
12.VII.1986	Art. 1	4506	24.II.1995	Art. 32(2)	1111
30.XII.1986	Art. 3, 30	7836	31.VII.1996	Arts. 8(1), 9(2), 17(1)	6609
14.VII.1987	Arts. 3, 4, 32	5489	29.VI.1998	Arts. 17, 43(2), 34	5282
20.VI.1989	Arts. 17(1), 18, 23, 24, 25	4705	9.II.1999	Arts 23(3), 27, 29	1054

