

GE_GERICHTE C/24162/2004 vom 6. Dezember 2007

GE Cour de justice, 2007-12-06, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_C_24162_2004

FR: GE_GERICHTE C/24162/2004 du 6 décembre 2007

IT: GE_GERICHTE C/24162/2004 del 6 dicembre 2007

Regeste

; CONTRAT DE TRANSPORT; CONTRAT INTERNATIONAL; ROUTE ;
RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE ; VOITURIER | CMR.13

Erwägungen

E. 1

Y _____ SA , sise _____ Genève,

E. 2

Les parties s'accordent sur l'existence d'un contrat entre l'appelante et l'intimée portant sur le transport de marchandises de Suisse vers l'Allemagne par la route. Aucune partie ne conteste, à juste titre, l'application de la CMR et du droit suisse à titre supplétif au présent litige. Cette convention s'applique en effet à teneur de son art. 1 ch. 1 à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de prise en charge de la marchandise et le lieu pour la livraison, tels que prévus par le contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Pour la Suisse, la convention est entrée en vigueur le 28 mai 1970 et pour l'Allemagne le 5 février 1962. La CMR ne contient pas une réglementation globale et exhaustive du droit international concernant le transport de biens par la route. Lorsqu'un point n'est pas réglé par la CMR, c'est le droit national supplétif qui s'applique (ATF 132 III 626 consid. 4.1), qui est désigné par les règles de conflit du for. La prestation caractéristique du contrat de transport est le déplacement de choses d'un lieu à un autre (MARCHAND, Le transport international de marchandises par route (CMR), in FJS N 167, 1998, n. n. 4 et 19). En l'espèce, la qualité de transporteur de l'intimée n'est pas contestée. Ayant son établissement à C _____, c'est le droit suisse qui s'applique en effet à titre subsidiaire (art. 117 LDIP).

E. 3

Le contrat de transport est conclu par l'expéditeur et le transporteur (TEUTSCH/SELTSMANN, Kommentar zur CMR, 1994, n. A8 ad art. 4). Il est constaté par une lettre de voiture. L'absence de la lettre de voiture n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui reste soumise à la CMR (art. 4 CMR). La CMR ne pose ainsi pas de conditions de forme pour la conclusion du contrat. Le contrat de transport prévu par la Convention est un contrat consensuel pour lequel il suffit un accord oral des parties ou manifesté par actes concluants (ATF 132 III 626 consid. 3.3). A défaut de lettre de voiture, la conclusion du contrat et son contenu doivent être prouvés par la partie qui s'en prévaut (MARCHAND, op. cit., n. 30).

E. 4

L'intimée se prévaut du défaut de légitimation active des appelants.

E. 4.1

L'expéditeur et le destinataire ont seuls qualité pour exercer les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur au sens des art. 17 ss CMR (ATF 107 II 238 consid. 3 = JdT 1982 I p. 82). L'expéditeur est en premier lieu fondé à faire valoir des prétentions en réparation du dommage à l'encontre du transporteur. Selon l'art. 13 ch. 1, 2ème phrase CMR, le destinataire peut agir en dommages-intérêts dans le cas de la perte de la marchandise et du dépassement du délai de livraison, mais pas expressément en cas de détérioration. Toutefois, il résulte de différentes dispositions de la CMR que le destinataire est également légitimé à solliciter la réparation du dommage subi par la marchandise, dès qu'il a acquis un droit contractuel de disposition (ATF 132 III 626 consid. 4.3). Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire peut faire valoir, fondé sur l'art. 13 ch. 1, 1ère phrase CMR, en son propre nom tous les droits découlant du contrat de transport, y compris les prétentions en réparation du dommage résultant de l'avarie de la marchandise (ATF 132 III 626 consid. 4.4.3). Le droit du destinataire à la remise du bien ne naît qu'après l'arrivée du bien au lieu de destination (MUTH, Leitfaden zur CMR, 1978, p. 67) ainsi qu'il découle du texte de l'art. 13 ch. 1, 1ère phrase CMR. Par ailleurs, l'art. 13 ch. 1, 2ème phrase CMR détermine à quel moment le destinataire acquiert le droit d'adhérer au contrat, lorsque les faits qui font naître ce droit, tels l'arrivée de la marchandise à destination, ne se sont pas produits. Cette disposition détermine ainsi à quel moment le destinataire devient créancier du transporteur (NICKEL-LANZ, La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), 1976, n. 209). Ainsi, en cas de perte de la marchandise, il n'est pas nécessaire pour la légitimation active que le destinataire ait préalablement acquis un droit de disposition (TEMME, Kommentar zur CMR, 1994, n. 20 ad art. 13). Sous l'empire de la CMR, est assimilable à la perte totale de la chose, le dommage total soit, lorsque les frais de réfection dépassent la valeur de la marchandise avant l'avarie (ATF 127 III 365 consid. 2a = JdT 2001 I p. 390) ou lorsque la chose est détruite de telle sorte que ce qui en reste est totalement inutilisable (THUME, Kommentar zur CMR, 1994, n. 65 ad art. 17). Il est incontesté que l'expéditeur conserve la légitimation active tant que le destinataire n'a pas acquis de droit de disposition (THUME, op. cit., n. 11 ad Vor art. 17; NICKEL-LANZ, op. cit., n. 209). En revanche, la question de savoir si l'expéditeur demeure légitimé à agir en dommages-intérêts une fois que le destinataire a acquis un droit de disposition demeure controversée. En Allemagne, la double légitimation est admise (THUME, op. cit., n. 11 et 12 ad Vor art. 17), ainsi que par certains auteurs suisses (MARCHAND, op. cit., n. 71 et 73; NICKEL-LANZ, op. cit., n. 209). Le Tribunal fédéral n'a pas eu à trancher cette question (cf. ATF 132 III 626). En droit interne suisse, une partie de la doctrine est d'avis que sitôt que le destinataire adhère au contrat, l'expéditeur perd la légitimation active (cf. MARCHAND, op. cit., n. 71 et référence citée; cf. NICKEL-LANZ, op. cit., n. 210 et références citées). Selon les partisans de la double légitimation, la légitimation active ne devrait pas être confondue avec le droit de disposition. Ainsi, l'expéditeur conserverait la légitimation active lorsque le destinataire avait acquis avec le droit de disposition le droit d'agir, même si l'expéditeur perdait le droit de disposition après la livraison (MARCHAND, op. cit., n. 70; THUME, op. cit., n. 11 ad Vor art. 17). La perte du droit d'agir liée à la perte du droit de disposition ne ressortirait pas du texte de la CMR (THUME, op. cit., n. 10 ad Vor art. 17). Ainsi, la CMR n'exclurait pas le concours d'action entre l'expéditeur et le destinataire (NICKEL-LANZ, op. cit., n. 209). En outre, la double légitimation ne présenterait pas de désavantages déraisonnables pour le transporteur. Si le

transporteur était actionné en réparation du dommage par l'un des ayants droit il pourrait, s'il était à nouveau assigné en dommages-intérêts par l'autre ayant droit, faire valoir qu'il avait déjà satisfait à l'obligation de réparer le dommage découlant du contrat de transport, de manière à s'en être libéré (THUME, op. cit., n. 12). La double légitimation constituerait un cas de solidarité active (THUME, op. cit., n. 12; MARCHAND, op. cit., n. 73). Enfin, dans la mesure où en principe seul celui qui a subi un dommage peut prétendre à sa réparation, la double légitimation permettrait d'éviter que l'auteur du dommage puisse tirer avantage, en cas de dissociation entre la personne de l'ayant droit et celle du lésé, de l'impossibilité de l'ayant droit de faire valoir un dommage qu'il n'a pas subi et du défaut de légitimation active du lésé (THUME, op. cit., n. 13).

E. 4.2

Il est admis en l'espèce que l'intimée et l'appelante ont conclu un contrat portant sur le transport de l'œuvre litigieuse de Genève vers l'Allemagne. Toutefois, les parties divergent sur le lieu de destination et le destinataire convenus. Les appelants soutiennent que ladite œuvre devait être livrée au dépôt de Z_____ à Leverkusen, alors que l'intimée prétend qu'elle devait être acheminée chez I_____GMBH à Cologne. Ainsi, afin de déterminer si l'appelant possède la légitimation active, il y a lieu de rechercher dans un premier temps ce que les parties ont convenu s'agissant du lieu de destination et du destinataire de l'œuvre litigieuse.

E. 4.3

En l'espèce, il n'existe aucune lettre de voiture relative au contrat conclu entre l'appelante et l'intimée, les seules lettres de voiture versées à la procédure ne concernant que les contrats portant sur le transport d'C_____ à Cologne conclus entre l'intimée et son sous-traitant, H_____. Le courrier de l'appelante du 23 octobre 2003 contient une offre à l'intimée de conclure un contrat de transport de marchandises de Genève vers l'Allemagne. S'agissant de l'œuvre litigieuse, la proposition porte clairement sur son acheminement au dépôt de l'appelant à Leverkusen. L'administrateur de l'appelante a déclaré que l'intimée lui avait fait parvenir un devis qu'il a accepté. L'intimée n'allègue pas avoir formulé une contre-offre limitant à Cologne le transport de l'œuvre litigieuse. De plus, selon le logisticien de l'intimée, le transport de Cologne à Leverkusen devait être organisé par une personne travaillant au sein de la division exportation de l'intimée. Il s'ensuit que l'intimée a accepté de transporter l'œuvre litigieuse jusqu'au dépôt de l'appelant à Leverkusen. Que les lettres de voiture précitées mentionnent comme destinataire I_____GMBH et indiquent Cologne comme lieu de destination n'est pas décisif, puisque lesdites lettres visent le contrat de transport entre l'intimée et l'entreprise précitée d'une part, et qu'hormis la marchandise litigieuse, toutes les autres œuvres devaient être livrées à Cologne. Par ailleurs, il est établi que l'entreprise précitée était déjà en relation avec l'intimée le 24 octobre 2003 en ce qui concerne les formalités douanières relatives aux œuvres importées par l'appelante en Allemagne, de sorte que l'indication de la galerie B_____ comme mandant sur le bon de transport émis par I_____GMBH n'est pas déterminante. En revanche, il n'apparaît pas que l'intimée ait directement pris contact avec ladite société. Enfin, selon l'intimée, les appelants auraient avoué dans leur demande qu'elle aurait été uniquement chargée du transport vers Cologne et que I_____GMBH aurait été chargée du transport vers Leverkusen. Force est de constater que les appelants ont allégué dans leur demande que l'appelante avait conclu plusieurs contrats avec l'intimée, un premier contrat portant sur le transport d'œuvres à la Foire de Cologne (ch. 13) et un second ayant trait à celui de l'œuvre litigieuse au dépôt de

l'appelant à Leverkusen (ch. 14). Il est vrai que les appelants ont allégué que le transport de ladite œuvre de Cologne à Leverkusen devait être exécuté par I_____GMBH (ch. 15 et 16). Toutefois, les appelants ont également affirmé dans la partie en droit de leur demande que l'intimée devait livrer l'œuvre litigieuse à Leverkusen. Ainsi, même si les allégués des appelants présentent une certaine ambiguïté, on ne saurait retenir que les appelants ont admis que l'obligation de l'intimée était limitée au transport jusqu'à Cologne. En tout état, il n'apparaît pas que I_____GMBH ait été mise en œuvre par l'appelante. Au vu de ce qui précède, l'appelante et l'intimée ont convenu du transport de l'œuvre litigieuse vers le dépôt de l'appelant à Leverkusen. Il s'ensuit que le destinataire de l'œuvre est l'appelant. En outre, il apparaît que I_____GMBH était le sous-transporteur pour le trajet de Cologne à Leverkusen. Il reste à examiner si l'appelant a acquis le droit d'agir en dommages-intérêts. Ainsi qu'il a été exposé ci-dessus, le destinataire acquiert ce droit dès la livraison de la marchandise ou en cas de perte totale de celle-ci, étant précisé que le dommage total y est assimilé.

E. 4.4

Il faut en premier lieu rechercher si l'œuvre est arrivée au lieu de destination. En l'espèce, il n'a pas été contesté qu'après avoir été informé du transport en position couchée de la caisse contenant l'œuvre litigieuse, l'appelant s'est rendu à Cologne dans les locaux de I_____GMBH afin d'ouvrir ladite caisse. Toutefois, dès lors que le lieu de destination stipulé n'était pas Cologne, mais Leverkusen, le droit de l'appelant à la remise de l'œuvre litigieuse n'a pas pu naître. Ainsi, le fait que l'appelant se soit rendu dans les locaux de I_____GMBH et ait ouvert ladite caisse n'est pas constitutif de livraison de ladite caisse. Enfin, il n'est pas établi que l'œuvre ait été finalement transportée à Leverkusen au lieu de destination stipulé, l'appelant déclarant au contraire que celle-ci était restée en dépôt à Cologne. Par ailleurs, contrairement à ce qu'allèguent les appelants, l'appelante n'a pas pu valablement modifier le lieu de livraison convenu, dès lors qu'il résulte de l'art. 12 ch. 5 let. a CMR qu'en l'absence de lettre de voiture, l'expéditeur ne peut modifier le contrat qu'avec l'accord du transporteur (NICKEL-LANZ, op. cit., n. 76), accord qui n'est ni allégué, ni établi par les appelants. En tout état, il n'est pas établi, comme l'allèguent les appelants, que l'appelant ait unilatéralement modifié le lieu de destination. Au vu de ce qui précède, l'appelant n'a pas acquis le droit de disposer de l'œuvre litigieuse et n'est donc pas légitimé à agir de ce chef. Reste à examiner si l'appelant est légitimé à agir en dommages-intérêts en raison de la perte totale de la marchandise. C'est le lieu de préciser que les appelants font valoir, à l'appui de leur prétention en dommages-intérêts, que l'œuvre litigieuse a été totalement détruite, ce que l'intimée a contesté. Ainsi, il apparaît que l'existence d'un dommage total est pertinente pour déterminer si l'appelant dispose de la légitimation active. Par conséquent, la question du dommage total sera traitée ci-après, après l'examen de l'existence des autres conditions de la responsabilité de l'intimée.

E. 4.5

Il y a encore lieu d'examiner si l'appelante est légitimée à agir. En l'espèce, il a été établi que l'œuvre litigieuse n'est pas arrivée au lieu de destination, de sorte que l'appelant n'a pas acquis de droit de disposition. Or, il est incontesté que l'expéditeur conserve le droit d'agir aussi longtemps que le destinataire n'a pas acquis de droit de disposition sur la chose. Il s'ensuit qu'il faut reconnaître la légitimation active à l'appelante.

E. 5

5.1. Selon l'art. 17 ch. 1 CMR, le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge et celui de la livraison. L'ayant-droit n'a pas à invoquer une faute du transporteur (THUME, op. cit., n. 7 ad art. 7; NICKEL-LANZ, op. cit., n. 121). Selon l'art. 3 CMR, le transporteur répond comme de ses propres actes et omissions, de ceux de toutes personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Comptent parmi les auxiliaires au sens de cette disposition les sous-transporteurs (ATF 132 III 626 consid. 4.2). La responsabilité du transporteur au sens de l'art. 17 ch. 1 CMR ne prend ainsi naissance que lorsque la marchandise est prise en charge. L'ayant droit doit ainsi prouver, en sus de la perte ou de l'avarie, que ces dommages se sont produits entre la prise en charge et la livraison (NICKEL-LANZ, op. cit., n. 113 et 116). Selon l'art. 9 ch. 2 CMR, en l'absence d'inscription de réserves sur la lettre de voiture, le bon état de la marchandise et de son emballage au moment de la prise en charge sont présumés. S'il n'y a pas de lettre de voiture, il appartient à celui qui se prévaut du bon état des biens et de leur emballage au moment de la prise en charge de le prouver (MARCHAND, op. cit., n. 30). L'art. 30 ch. 1 CMR pose une présomption en ce qui concerne l'état de la marchandise à la livraison. Ainsi, lorsque cet état n'a pas été constaté contradictoirement avec le transporteur, le destinataire doit émettre des réserves, qui peuvent être orales, immédiatement au moment de la livraison s'il s'agit d'une perte ou d'une avarie apparentes, et par écrit dans un délai de sept jours à compter de la livraison si la perte ou l'avarie n'était pas apparente au moment de la livraison, faute de quoi la marchandise est présumée livrée dans l'état décrit dans la lettre de voiture. Cette disposition fonde uniquement une présomption, mais n'institue pas des délais dont l'inobservation entraîne la forclusion du droit d'agir contre le transporteur (NICKEL-LANZ, op. cit., n. 116 et 117). Lorsqu'aucune lettre de voiture n'a été émise, la présomption ne s'opère pas (DEMUTH, Kommentar zur CMR, 1994, n. 30 ad 30). En cas de constatation contradictoire de l'état de la marchandise, ce constat constitue la preuve de l'état de la marchandise (NICKEL-LANZ, op. cit., n. 118). Le constat n'est contradictoire que s'il est effectué par le transporteur principal et le destinataire (DEMUTH, op. cit., n. 37 ad art. 30).

E. 5.2

Il résulte de l'expérience générale de la vie que si l'œuvre litigieuse était déjà endommagée au moment de sa mise en caisse ou l'avait été au cours de cette opération, l'employé de l'intimée aurait formulé des réserves, voire refusé de transporter l'œuvre détériorée. Or, l'employé de l'intimée n'a émis aucune réserve s'agissant de l'installation de l'œuvre litigieuse dans la caisse de transport, ce que l'intimée admet. En outre, l'administrateur de l'appelante a allégué, sans être contredit, que l'installation de l'œuvre litigieuse dans la caisse par l'employé de l'intimée avec son aide s'était déroulée sans problème. Au vu de ces éléments, il y a lieu de considérer que l'œuvre litigieuse et sa caisse de transport étaient en bon état au moment de sa prise en charge par l'intimée. Par ailleurs, il est incontestable que l'œuvre était endommagée au moment de l'ouverture de la caisse de transport le 29 octobre 2003, comme cela ressort du courrier de I_____ GMBH du même jour à l'intimée. En outre, les photographies produites indiquent que quatre brisures affectent l'œuvre litigieuse. L'existence de seize fissures affectant l'œuvre n'est pas démontrée; les déclarations de l'appelant en comparution personnelle n'ont pas de force probante à cet égard, ce d'autant moins qu'il a également mentionné dix points de rupture dans son courrier du 14 janvier 2004 à l'appelante. Ainsi, à défaut d'autres éléments, il y a lieu de retenir que ces quatre brisures constituent les dégâts que présentait l'œuvre au moment de l'ouverture de la caisse à Cologne. Ces dégâts se sont produits durant le transport par l'intimé et ses

sous-transporteurs. Il résulte en effet de l'inscription manuscrite, figurant sur le bon de transport émis par I_____GMBH, signée par le chauffeur qui a acheminé l'œuvre de C_____ à Cologne, que la caisse l'ayant contenue avait été transportée en position couchée. Vu la matière composant l'œuvre, sa configuration et la nécessité en découlant de maintenir son emballage en position verticale, son basculement à l'horizontale a provoqué, selon une vraisemblance confinante à la certitude, les dégâts précités. Ainsi, le préjudice s'est produit durant le transport de l'œuvre litigieuse par l'intimée ou ses auxiliaires, d'autre part. L'absence de réserves sur les lettres de voiture versées à la procédure est sans portée, puisque celles-ci ne concernent que le contrat de transport entre l'intimée et H_____, d'une part, et qu'il est établi que le dommage s'est produit durant le transport par l'intimée ou ses auxiliaires. Au vu de ce qui précède, le principe de la responsabilité de l'intimée est en principe acquis.

E. 6

Selon l'art. 17 ch. 2 CMR, le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. La preuve des faits exonératoires de responsabilité prévus à cette disposition incombe au transporteur (art. 18 ch. 1 CMR). En outre, selon l'art. 17 ch. 4 let. a-f CMR, le transporteur est libéré de sa responsabilité, si la perte ou l'avarie de la marchandise s'est produite en raison de risques particuliers (THUME, op. cit., n. 122 ad art. 17). En l'espèce, l'intimée ne se prévaut d'aucun des faits exonératoires prévus par la CMR.

E. 7

7.1. L'art. 23 ch. 3 CMR limite la responsabilité en tant qu'elle fixe l'indemnité due en cas de perte ou d'avarie à 8,33 unités de compte du poids brut manquant. Toutefois, selon l'art. 29 CMR, le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions qui limitent sa responsabilité, 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 (ch. 1). Il en va de même si le dol ou la faute est le fait d'auxiliaires au sens de l'art. 3 CMR (ch. 2). En droit suisse, est équivalente au dol la faute grave (MARCHAND, op. cit., n. 86; NICKEL-LANZ, op. cit., n. 187), soit la violation de règles élémentaires qui devraient s'imposer à toute personne prudente dans la même situation. Pour décider de la gravité de la faute, le juge doit prendre en considération non seulement les circonstances objectives de l'acte, mais également les conditions subjectives propres à son auteur (arrêt du Tribunal fédéral du 13.07.00 consid. 2 in SJ 2001 I p. 110).

E. 7.2

L'intimée se prévaut de l'art. 23 ch. 3 CMR, de sorte qu'il y a lieu de rechercher si le préjudice a été causé par une faute grave de l'intimée. En l'espèce, l'appelante a confié à l'intimée le transport d'un bien. Il tombe sous le sens que l'intimée devait tout mettre en œuvre pour acheminer ce bien à bon port sans l'endommager. Compte tenu de la nature spécifique de ce bien, soit une œuvre artistique, et de sa configuration, un devoir accru de prudence s'imposait à cet égard à l'intimée en tant que professionnelle du transport. De plus, la caisse prévue pour le transport de cette œuvre portait sur chacun de ses côtés des signes indiquant de manière explicite qu'elle devait être gardée en position verticale. En outre, la caisse était munie d'un dispositif de surveillance permettant de signaler son éventuel

basculement à l'horizontale, ce qui démontrait que lesdits signes n'étaient pas apposés pour la pure forme et que le maintien de la caisse en station verticale était impératif. Enfin, même si les éléments précités étaient de nature à éclairer suffisamment l'intimée et ses auxiliaires sur les précautions à prendre pour le transport de l'œuvre, l'appelante a encore rendu attentif l'employé de l'intimée, ayant pris en charge l'œuvre, à la nécessité de conserver la caisse en position verticale. Or, il est manifeste que l'intimée ou ses auxiliaires n'ont pas satisfait aux précautions élémentaires qui s'imposaient à eux en tant que professionnels du transport, puisqu'il est établi que la caisse contenant l'œuvre litigieuse a été transportée en position couchée des locaux de l'intimée à Cologne. Au vu de ce qui précède, l'intimée a commis une faute grave et, partant, ne peut se prévaloir du plafond de l'indemnité prévu à l'art. 23 ch. 3 CMR.

E. 8

8.1. Selon les principes généraux, la partie qui réclame des dommages-intérêts doit prouver son préjudice (ATF 127 III 365 consid. 2b = JdT 2001 I p. 390). Le demandeur doit ainsi exposer et prouver tous les faits relatifs à la nature et à l'étendue du dommage allégué. La simple affirmation que le bien a été totalement détruit ne suffit pas. En outre, il découle de l'art. 23 ch. 1 CMR que le demandeur doit notamment exposer et prouver la valeur du bien au moment et au lieu de chargement (THUME, op. cit., n. 26 ad art. 18, n. 62 ad art. 23). 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 qualité (art. 23 ch. 2 CMR). Lorsqu'il n'existe pas de marché pour le bien en question, parce qu'il s'agit d'un bien produit en un unique exemplaire, sa valeur, respectivement la dépréciation du bien doivent être évaluées (THUME, op. cit., n. 12 ad art. 23). Lorsque le dommage total est allégué par le demandeur et qu'il est contesté par le défendeur, il appartient au demandeur de détailler ses allégations, préciser les avaries qui rendent la chose irréparable et exposer dans quelle mesure les frais de remise en état excèdent sa valeur (ATF 127 III 365 consid. 2c = JdT 2001 I p. 390).

E. 8.2

En l'espèce, ainsi qu'exposé ci-dessus, l'œuvre litigieuse présentait quatre brisures au moment de l'ouverture de la caisse à Cologne. Cela ne signifie toutefois pas nécessairement que l'œuvre ait subi un dommage total. A cet égard, l'appelant soutient que son œuvre ne peut pas être restaurée. La question de savoir si tel est le cas revêt un caractère technique. En effet, savoir si une œuvre de ce type est réparable, en particulier si un taxidermiste doit être en mesure de réparer les brisures, requiert des connaissances techniques dont la Cour ne dispose pas. De même, elle n'est pas en mesure d'apprécier si, même réparable, l'œuvre a perdu toute valeur vénale au regard du marché de l'art. Partant, l'intervention d'un expert s'impose, le juge pouvant recourir à celui-ci chaque fois qu'il s'agit de déterminer ou d'évaluer un fait et qu'il ne possède pas lui-même les connaissances techniques ou économiques indispensables à cette détermination ou à cette évaluation (BERTOSSA/GAILLARD/GUYET/-SCHMIDT, Commentaire de la loi de procédure civile genevoise, n. 1 ad art. 255). Ainsi, dans la mesure où l'intimée a contesté la destruction totale de l'œuvre alléguée par les appelants, il y a lieu de désigner un expert afin de déterminer si l'œuvre, affectée des quatre brisures précitées, est restaurable et, dans l'affirmative, la valeur vénale résiduelle après restauration. En tout état, l'expert devra également fixer la valeur de l'œuvre en octobre 2003 à Genève. Par conséquent, en ce qui concerne la prétention en réparation du préjudice, le jugement sera annulé et la cause

renvoyée au Tribunal afin qu'il ordonne une expertise dans le sens qui précède et rende une nouvelle décision, étant précisé que la légitimation de l'appelant ne pourra être retenue qu'en cas de dommage total de l'œuvre et que celle de l'appelante est définitivement acquise.

E. 9

Les appelants réclament également une indemnité supplémentaire de 401 fr. 75 fondée sur l'art. 23 ch. 4 CMR. Selon cette disposition, l'indemnité n'est due qu'en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie. Elle correspond au prix du transport, aux droits de douane et aux autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise (MARCHAND, op. cit., n. 82). En l'espèce, les appelants n'indiquent pas à quels frais correspond le montant réclamé qui, de surcroît, n'est documenté par aucune pièce. En outre, le prix du transport n'a pas été payé par l'appelante, puisqu'elle a déclaré compenser la créance y relative avec sa prétention en dommages-intérêts. Il s'ensuit que ce chef de conclusions sera rejeté.

E. 10

Au vu de ce qui précède, dans la mesure où le principe de la responsabilité de l'intimée a été reconnu, les appelants obtiennent gain de cause pour l'essentiel en appel. L'intimée sera en conséquence condamnée en tous les dépens d'appel (art. 176 al. 1 LPC). Le jugement querellé sera aussi annulé en ce qui concerne les dépens, puisque la procédure devra continuer, ce qui donnera lieu à une décision finale sur les dépens de première instance.

E. 11

La voie du recours en matière civile contre le présent arrêt est ouverte aux conditions de l'art. 93 al. 1 LTF (cf. ATF 133 III 629). * * * * *

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.