Attention, routes dangereuses !

Exemples de ratés dans le moteur juridique franco-allemand

Jacques Laborde*

» Quelques péripéties de ces dernières années démontrent aisément que seule l'Europe du marchand de voitures existe. Le traitement des infractions et encore plus celui des victimes, divergent entre la France et l'Allemagne. Très souvent même, ils s'opposent. Exemples.

Monsieur Dupont, domicilié en France et heureux propriétaire d'un véhicule de marque allemande a pour habitude de venir se défouler une fois par mois le dimanche matin sur les autoroutes allemandes. Sans la présence des camions et des ralentissements habituels en cours de semaine, il se déplace avec son véhicule avec facilité à plus de 200 kilomètres à l'heure. M. Dupont part du principe, comme le divulguent les différents médias français (ou même allemands), que la vitesse outre-Rhin est illimitée. Or, cette affirmation est incomplète et dès lors inexacte, car contrairement à la rumeur, il existe un texte, intitulé dans toute sa splendeur administrative *„Autobahn-Richtgeschwindigkeitsverordnung"*, une ordonnance qui mentionne que la vitesse conseillée sur autoroute est de 130 km/h. Donc, si Monsieur Dupont est impliqué dans un accident, dans lequel le dépassement de cette vitesse est acquis (ce qui est souvent le cas car dans les procès-verbaux de la police allemande les conducteurs divulguent très souvent la vitesse à laquelle ils se déplaçaient), il se voit être tenu comme coresponsable dans la mesure où ce que l'on appelle abusivement le „conducteur idéal" n'aurait pas été à même d'éviter l'accident. Selon les différentes Cours d'appel, et selon les cas, la coresponsabilité retenue varie entre 25 % (Cour d'appel de Nuremberg, arrêt du 9 septembre 2010, n° de rôle 13 U 712/10, publié dans la revue *Schadenspraxis* 2010) et 50 % (Cour d'appel de Coblence). Il est dès lors préférable de limiter sa vitesse, même sur les autoroutes allemandes.

Que se passe-t-il si M. Dupont, lors des ses escapades, est amené dans un moment d'inattention à ne pas voir par exemple une limitation de vitesse à 100 km/h pour cause de travaux et encore moins le radar situé un peu plus loin ? Indépendamment de l'amende qu'il aura à payer, M. Dupont a beaucoup de chance, car un retrait de permis est limité au seul territoire allemand. Mesure également valable si M. Dupont avait préalablement pris un déjeuner fortement arrosé dans un restaurant en France avant d'être arrêté lors de son périple outre-Rhin avec un taux d'alcoolémie de 2,2 grammes.

Accrochage

A la suite d'un petit accrochage en terre allemande, la totale responsabilité incombe au conducteur du véhicule allemand. M. Dupont, lui, se voit sanctionné par un retrait de permis... limité au seul territoire allemand. Sachant que tout le monde parle de sécurité à l'échelle européenne, l'on peut se demander à juste titre pour quelle raison M. Dupont devrait de retour en France renverser par exemple un piéton pour qu'une suspension de permis de conduire soit également prononcée en France.

Contrairement au système français et à la loi Badinter de 1985, le droit allemand s'efforce de re-

* Jacques Laborde, consul honoraire de France, est avocat à Cologne et Paris, traducteur et interprète juré *(Rechtsanwalt* et *Fachanwalt für Verkehrsrecht).*

chercher les responsabilités de chaque conducteur en déterminant une quotité. En conducteur français averti, M. Dupont a toujours dans son véhicule un formulaire pour un constat amiable. Il désire le remplir, mais le conducteur du véhicule allemand refuse et appelle la police, car contrairement à l'approche française, la police allemande se déplace également pour de simples dégâts matériels : le réflexe qui consisterait à remplir un constat amiable est totalement inconnu en Allemagne.

La police arrive donc sur les lieux de l'accident. Ni M. Dupont ni sa passagère Mme Durand ne dominent la langue allemande, le policier allemand quant à lui ne maîtrise pas la langue française. Le seul à pouvoir s'exprimer est donc le conducteur allemand, lequel peut fournir ses arguments. Par la suite, le policier allemand demande à M. Dupont, sans faire état de la présence de Mme Durand, de verser la somme de 35 euros pour qu'il puisse repartir. M. Dupont se voit remettre un formulaire en langue allemande, dont il ne comprend absolument pas les termes, mais qu'il signe tout en versant la somme demandée. Par la suite, M. Dupont apprendra qu'en réalité il a payé une amende par le biais de laquelle il reconnaît sa responsabilité. Le fait que Mme Durand n'ait même pas pu s'exprimer est ignoré et le dédommagement de M. Dupont est dès lors remis en question. Une demande quant à la restitution de l'amende de 35 euros indûment payée sera rejetée.

Repérer les suicidaires

Autre exemple : Mlle Nicole, domiciliée en France, non loin de la frontière, décide un samedi soir de prendre son véhicule pour aller en boîte de nuit en Allemagne. Tout à coup, lors de son retour en pleine nuit à quelques kilomètres de la frontière, sous une pluie battante, alors qu'elle se déplace à une vitesse entre 70 et 90 km/h, un homme sous l'emprise de l'alcool et vêtu de gris, donc indiscernable, se jette devant le véhicule de Mlle Nicole. L'homme succombe à ses blessures. Comme il est de coutume en Allemagne, des expertises d'accidentologie sont réalisées, des experts éminents réalisent des études malheureusement trop théoriques. Les premiers juges estiment que Mlle Nicole ne porte aucune responsabilité. Par contre, la Cour d'appel de Sarrebruck, par le biais de l'arrêt du 19 juin 2007 (n° de rôle 4 U 13/07- 3) estime que Mlle Nicole est responsable à hauteur

Augen auf im deutsch-französischen Verkehr!

Das deutsche und das französische Verkehrsrecht unterscheiden sich mitunter erheblich, wie der Autor – französischer Honorarkonsul in Köln sowie Anwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht, vereidigter Dolmetscher und Übersetzer – an einigen Fallbeispielen aufzeigt, u. a.:

- Beispiel Geschwindigkeitsbegrenzung: Anders als in Frankreich, wo auf Autobahnen die Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h begrenzt ist, gilt in Deutschland die „Autobahn-Richtgeschwindigkeitsverordnung". Sie bedeutet, dass man zwar schneller fahren darf als 130 km/h, dann aber im Fall eines Unfalls anteilig an den Unfallkosten beteiligt werden kann. Ähnlich schreibt das „Sichtfahrgebot" eine angepasste Fahrweise vor.
- Auf die Feststellung ggf. anteiliger Schuld setzt das deutsche Verkehrsrecht anders als das französische auch bei Bagatellschäden – und nicht auf den *constat amiable* (den Unfallbericht ohne Hinzuziehung der Polizei).
- Schmerzensgeldzahlungen und Schadensregulierungen sind in Deutschland und Frankreich höchst unterschiedlich geregelt; so etwa müssen Versicherungen in Frankreich auch Angehörige von tödlich verletzten Unfallopfern großzügig entschädigen.
- Bei Autokäufen im jeweils anderen Land ist besondere Vorsicht geboten: So etwa kann ein bereits bezahltes aber nicht ausgeliefertes Auto vom deutschen Staat konfisziert werden, etwa bei Steuerschulden der Verkaufsfirma.

Kritisch sieht der Autor u. a., dass ausländische Führerscheine nicht europaweit eingezogen werden können und ein Fahrverbot immer nur für das Land gilt, in dem schwerwiegend gegen die Verkehrsregeln verstoßen wurde.

Red.

de 30 %, car elle n'a pas pu prouver que la victime était dans un état suicidaire, avec pour conséquence que la collision n'était donc pas inévitable pour un « conducteur idéal ». De surcroît, Mlle Nicole se voit reprochée de ne pas avoir respecté ce que l'on dénomme en Allemagne le *« Sichtfahrgebot »* mentionné dans l'article 3 alinéa 1 phrase 4 du Code de la route allemand, lequel précise que tout conducteur doit se déplacer à une vitesse lui permettant de s'arrêter en fonction de la visibilité dont il dispose. De nuit, cela signifie que l'on doit pouvoir s'arrêter dans la surface dite de « plage éclairante ». En d'autres termes, cette jurisprudence signifie que si l'on est seul sur une autoroute allemande en pleine nuit, la responsabilité du conducteur intervient non seulement au-delà des 130 km/h conseillés, mais peut aussi être acquise dès 60 km/h. Une telle jurisprudence laisse perplexe.

Préjudices et indemnités

Incompréhensible, et même unique en Europe, est le traitement des dossiers où malheureusement, en restant sur cet exemple, Mlle Nicole décède accidentellement, après une collision avec un chauffard arrivant en camion en sens inverse. Si l'accident se situe sur le territoire allemand, aucun membre de sa famille ne pourra faire valoir un préjudice dit d'« affection ». Le même accident dans les mêmes circonstances sur le territoire français obligerait l'assureur adverse à payer des sommes très importantes. Force est de constater qu'en réalité les postes de préjudices matériels sont beaucoup mieux indemnisés en Allemagne qu'en France, ce qui n'est pas le cas pour le préjudice corporel. Ainsi, si M. Dupont se déplace en *Porsche 911 Carrera 4* cabriolet, il pourra faire valoir un montant journalier, dit d' « immobilisation », pour la durée de la réparation à hauteur de 175 euros. S'il a la malencontreuse idée d'être propriétaire d'une *Renault Mégane 1,4 Expression,* il ne pourra faire valoir que la somme journalière de 35 euros. Chaque année des barèmes *(Schwackeliste* Sanden + Danner) sont publiés en Allemagne énumérant chaque type de véhicule. Par contre, au niveau du préjudice corporel, l'indemnité pour blessures, ce que les Allemands appellent « l'argent de la douleur » *(Schmerzensgeld)* et donc son montant qui tient compte de l'ensemble des souffrances éprouvées et de la répercussion professionnelle sur l'incapacité subie par la victime, sont soumis à l'appréciation souveraine des juges. Toutefois, cette appréciation a souvent comme base de référence un système de barémisation élaboré par les auteurs Schulz-Borck/Hoffmann. A l'analyse de la jurisprudence l'on constate que même des blessures graves sont indemnisées dans la plupart des cas par le biais de sommes avoisinant les 15 000 euros. Un exemple : par une décision du 6 février 2009 le tribunal de Dortmund (n° de rôle 21 O 473/03) a retenu comme équitable, pour des blessures graves entraînant la pause d'un matériel d'ostéosynthèse au poignet avec blessure à l'épaule mais aussi la perte d'un œil, un *Schmerzensgeld* de 20 000 euros. Plus récemment, dans un jugement daté du 9 juillet 2010 (n° de rôle 9 O 265/09), le tribunal régional de Lübeck a attribué la somme de 75 000 euros à une personne ayant perdu son bras gauche et ayant subi de surcroît d'autres blessures. Il convient également de mettre en exergue qu'en droit allemand, contrairement au système français, chaque médecin peut être nommé médecin-expert, ce qui bien évidemment pose quelques problèmes.

Offres alléchantes

Le délai de suspension de permis sur le territoire allemand étant écoulé, M. Dupont veut de nouveau ressentir le stress de la vitesse. Toutefois, suite à un accident, il ne dispose plus d'aucun véhicule. M. Dupont étant fanatique des véhicules de marque allemande, il est amené à comparer les prix entre la France et l'Allemagne et il constate très vite que des offres alléchantes, notamment au niveau des véhicules d'occasion, se trouvent sur la toile en Allemagne. Rapidement, son choix se porte sur une *Mercedes CLK 220* qui se trouve outre-Rhin et qui est vendue par un intermédiaire, également domicilié en Allemagne. Toutes les démarches sont effectuées via internet en langue française, notamment le contrat de vente. Après avoir honoré le prix à hauteur de 31 800 euros, M. Dupont passe la frontière pour aller chercher le véhicule tant convoité. Lorsqu'il arrive au lieu convenu, il s'aperçoit que la société

qui lui a vendu le véhicule est en déconfiture et que son véhicule a été saisi par le fisc allemand. Par jugement du 29 octobre 2010, le tribunal régional de Cologne (n° de rôle 7 O 42/10) a débouté M. Dupont qui exigeait que lui soit délivré « son » véhicule saisi par le fisc. L'argumentation juridique allemande est simple. Les juges estiment que seul le droit allemand s'applique à cette vente. Or ce droit stipule qu'il faut non seulement un accord sur la vente, mais aussi sur le paiement du prix de vente, ainsi que sur la livraison de la voiture. Le véhicule n'ayant jamais pu être livré, puisqu'il a été saisi par le fisc, M. Dupont n'est dès lors, eu égard au droit allemand, jamais devenu propriétaire, et ce malgré le paiement. Entre-temps, bien évidemment, le fisc allemand aura vendu ce véhicule aux enchères.

Il est d'ailleurs important de préciser qu'il faut absolument éviter d'acheter un véhicule en Allemagne, lorsqu'on est domicilié en France, car bien évidemment les contrats de vente font état de la soumission au seul droit allemand et contiennent très souvent des clauses de non-garantie totalement incompréhensibles pour un Français. De surcroît, la jurisprudence allemande est favorable au constructeur allemand, et ce même au détriment d'acheteurs allemands. Ainsi l'acheteur d'un véhicule de marque *Opel* du type *Zafira 1,9 CTDI* a appris à ses dépens que la Cour suprême fédérale *(Bundesgerichtshof),* l'équivalent de la Cour de cassation en France, avait estimé dans un arrêt du 4 mars 2009 (n° de rôle VIII ZR 160/08) qu'on ne saurait qualifier de défaut autorisant l'annulation de la vente un véhicule équipé d'un moteur diesel et disposant d'un filtre à particules, même si l'on sait que la température nécessaire au nettoyage du moteur ne peut être atteinte que sur de longs parcours, et que dans le cadre d'une utilisation limitée à de courtes distances, cela provoque des désordres importants. Selon la haute juridiction, laquelle s'est basée sur une expertise, ce problème serait inhérent à tous les véhicules équipés du même système. De surcroît, le véhicule correspondrait à l'état actuel de la technique et le vendeur ne serait pas tenu d'informer l'acheteur de cette situation.

Le droit de la vente franco-allemande est d'ailleurs semé d'autres embûches, notamment à propos du tribunal compétent. Ainsi, dans une affaire de vente d'un animal domestique entre particuliers, en l'occurrence un chat, la Cour de cassation, 1ère civile, a estimé par sa décision du 23 janvier 2008 (n° de pourvoi 06-21898) qu'une clause attributive de juridiction rédigée en langue anglaise et précisant la compétence d'un tribunal allemand était tout à fait valable et ce, contrairement à la décision de la Cour d'appel de Montpellier du 23 octobre 2006. Il va de soi qu'une telle juridiction s'applique également lors de la vente entre particuliers d'un véhicule, notamment d'occasion. Il en découle qu'en présence d'un vice caché l'acheteur français est obligé d'assigner en Allemagne, précision qui la plupart du temps amène l'acheteur lésé à ne rien entreprendre.

PV transfrontaliers

Après tous ses déboires, M. Dupont apprend par hasard l'existence d'une décision-cadre (2005/214 JAI) prise par le Conseil le 24 février 2005 quant à l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires. Non seulement en cas d'infraction couvrant des actions telles que la participation à une organisation criminelle, de terrorisme, la traite des êtres humains, le trafic d'armes, l'escroquerie, mais également en cas d'infractions routières mentionnées dans l'article 5 de ladite décision et applicable en Allemagne pour certaines infractions, pour lesquelles le montant de l'amende dépasse 70 euros. Ce « PV transfrontalier » se heurte néanmoins à des divergences importantes, notamment entre la législation française et la législation allemande. Ainsi, la présomption de responsabilité du titulaire de la carte grise est inconstitutionnelle en Allemagne. La mise en place de ce système est dès lors difficile, avec comme conséquence que M. Dupont ne risque rien actuellement.

Ces quelques exemples démontrent, contrairement aux motifs retenus par un juge du tribunal d'instance de Sarrebruck dans une décision datée du 30 octobre 2008 (numéro de rôle 37 C 294/08), que bien évidemment une culture juridique opposée (et dès lors une compréhension différente) existe dans les secteurs frontaliers entre la France et l'Allemagne.