

## **La responsabilité du fait des choses ou des « activités dangereuses » en droit allemand**

Le BGB ne connaît en principe pas de responsabilité objective, ni, *a fortiori*, de responsabilité du fait des choses ou des activités dangereuses<sup>1</sup>. La jurisprudence se montre fermement attachée à cette lecture du code<sup>2</sup>, tout en ayant le soutien de la doctrine<sup>3</sup>. Il est simplement rappelé qu'en droit commun, il ne peut y avoir de responsabilité sans faute. Une exception figure toutefois dans le BGB : le § 833 prévoit une responsabilité objective du fait des animaux de compagnie.

Tenue par principe à l'écart du BGB, la responsabilité objective n'en occupe pas moins une place considérable en droit allemand, tout en pouvant se prévaloir d'une longue tradition. De nombreuses lois spéciales prévoient en effet une responsabilité sans faute<sup>4</sup>. Les premières datent du 19<sup>ème</sup>, la plus célèbre étant la loi prussienne de 1838 concernant les dommages causés aux biens et aux personnes sur les chemins de fer. Tout en restant fidèle à une « répartition des rôles » qui veut que la responsabilité objective figure dans des textes spécifiques<sup>5</sup>, au courant du 20<sup>ème</sup> siècle, de nombreuses lois concernant la responsabilité pour des activités dangereuses ont été adoptées, visant la circulation routière et aérienne, les installations et substances nucléaires, les médicaments et produits défectueux, la transformation génétique ou encore l'atteinte environnementale.

Ces lois présentent des traits communs. Elles mettent en place des régimes de responsabilité objective, mais non des garanties. Ainsi, le défendeur peut-il s'exonérer de sa responsabilité en invoquant la force majeure ou parvenir à un partage de responsabilité en opposant la faute de la victime. En outre, il appartient à la victime de prouver le lien de causalité (dans le cadre de certains régimes, elle bénéficie cependant d'une présomption simple de causalité<sup>6</sup>), sachant toutefois que par dérogation au droit commun, la

---

<sup>1</sup> Etant précisé que si le droit allemand connaît le concept de responsabilité du fait des « activités dangereuses », l'idée que l'on pourrait être responsable du fait d'une « chose » – quelle soit ou non dangereuse – n'apparaît pas.

<sup>2</sup> BGHZ 54, 332 ; 55, 229. La jurisprudence interprète strictement les lois spéciales consacrant une responsabilité objective et se refuse d'étendre leur champ d'application par le procédé de l'analogie (par exemple, refus d'appliquer la responsabilité du propriétaire d'un train sur rails à un remonte pente : BGH NJW 1960, 1345).

<sup>3</sup> Par exemple, E. DEUTSCH, H.-J. AHRENS, *Deliktshaftung*, 5<sup>ème</sup> éd., Heymanns, Köln 2009, no. 5.

<sup>4</sup> V. E. DEUTSCH, H.-J. AHRENS, *op. cit.*, no. 528 et ss.

<sup>5</sup> V. supra, « La place de la faute dans la responsabilité délictuelle : rapport allemand ».

<sup>6</sup> Par exemple, § 6 Loi sur la responsabilité environnementale, v. infra ; § 34 de la loi sur les modifications génétiques.

jurisprudence n'exige pas de causalité « adéquate »<sup>7</sup>. Enfin, l'indemnisation est plafonnée, aussi bien au regard des dommages corporels que concernant les atteintes aux biens ; ce plafond est, en quelque sorte, la contrepartie de la responsabilité objective.

Il convient d'illustrer ces traits communs à partir de trois lois particulièrement importantes en pratique : la loi concernant la responsabilité de 1978 (I), la loi régissant la circulation routière (II) et la loi sur la responsabilité environnementale (III).

#### I) La « loi concernant la responsabilité » de 1978

En 1978, la « loi concernant la responsabilité » (*Haftpflichtgesetz*)<sup>8</sup> a été adoptée. Elle a remplacé une loi d'empire du même nom, qui visait la responsabilité de ceux qui exploitent des trains sur rails. La réforme a permis d'élargir le champ d'application du régime en l'étendant à d'autres activités. La loi vise notamment la responsabilité de ceux qui exploitent des trains sur rails ou des trains suspendus ou encore des installations produisant ou permettant de faire transiter de l'électricité, du gaz, des fumées ou des liquides.

La responsabilité est objective :

*§ 1 « Si le fonctionnement d'un train sur rails ou suspendu cause une atteinte à la vie, au corps ou à la santé d'une personne ou encore l'endommagement d'un bien, l'entrepreneur est tenu de réparer le dommage en résultant. ».*

*§ 2 « Si de l'électricité, des matières gazeuses, des fumées ou des liquides, qui proviennent d'une installation de transit ou d'une installation destinée à leur production, causent une atteinte à la vie, au corps ou à la santé d'une personne ou encore l'endommagement d'un bien, le propriétaire de l'installation est tenu de réparer le dommage en résultant. ».*

La responsabilité est exclue en cas de force majeure. La jurisprudence adopte cependant une interprétation stricte de la notion, refusant par exemple de l'admettre à l'égard du dirigeable d'un enfant ayant touché une ligne de haute tension<sup>9</sup>. La victime peut se voir opposer sa faute.

La réparation du dommage corporel est plafonnée à 600 000 € en capital ou à une rente annuelle de 36 000 €. En cas de pluralité de victimes, la somme totale due est portée à un maximum de 3 000 000 € en capital et de 180 000 € en rente annuelle, à répartir entre les victimes au prorata du dommage

---

<sup>7</sup> BGHZ 79, 259.

<sup>8</sup> Loi du 04.01.1978 (BGBl. I S. 145), modifiée par la loi du 19.07.2002 (BGBl. I S. 2674).

<sup>9</sup> BGHZ 7, 338.

subi. La limite pour les dommages aux biens est fixée à un maximum de 1 000 000 € (§ 6).

## II) La « loi régissant la circulation routière » de 1953

La responsabilité des automobilistes est régie par une loi de 1953, la « loi régissant la circulation routière » (*Straßenverkehrsgesetz*), qui reprend les grandes lignes de la première loi en la matière, datant de 1908. La responsabilité incombe au détenteur du véhicule (*Halter*), c'est-à-dire à celui au nom duquel le véhicule est immatriculé. Le détenteur est également responsable lorsqu'il a confié son véhicule à un tiers, mais peut faire valoir que le tiers a, sans que cela puisse être reproché au détenteur, utilisé le véhicule à son insu (§ 7 al. 3).

La responsabilité est objective. Selon le § 7 al. 1,

*« Si le fonctionnement d'un véhicule à moteur ou d'une remorque, destinée à être attachée à un véhicule à moteur, cause une atteinte à la vie, au corps ou à la santé d'une personne ou encore l'endommagement d'un bien, le détenteur est tenu de réparer le dommage en résultant. »*

Contrairement au droit français, il ne suffit pas de prouver l'implication du véhicule dans un accident, mais c'est bien le « fonctionnement » (*Betrieb*) du véhicule qui doit être à l'origine du dommage. Cela n'exclut pas qu'un véhicule en stationnement puisse être à l'origine du dommage, à condition toutefois que son emplacement influe sur la circulation routière (BGHZ 29, 163).

La responsabilité est exclue en cas de force majeure (§ 7 al. 2). La victime peut se voir opposer sa faute.

Retenant les mêmes chiffres que la « loi concernant la responsabilité », la réparation du dommage corporel est plafonnée à 600 000 € en capital ou à une rente annuelle de 36 000 €. En cas de pluralité de victimes, la somme totale dû est portée à un maximum de 3 000 000 € en capital et de 180 000 € en rente annuelle, à répartir entre les victimes au prorata du dommage subi. La limite pour les dommages aux biens est fixée à un maximum de 1 000 000 € (§ 12).

### III) La « loi sur la responsabilité environnementale » de 1990

En 1990, une loi régissant la responsabilité environnementale a été adoptée (*Umwelthaftungsgesetz*)<sup>10</sup>. Elle permet d'engager la responsabilité du propriétaire d'un certain nombre d'installations citées en annexe de la loi, lorsque cette installation a été à l'origine d'une transformation environnementale – touchant le sol, l'air ou l'eau – qui a été dommageable à autrui.

La responsabilité est objective. Selon le § 1,

*« Si une transformation environnementale, causée par une installation figurant à l'annexe 1, cause une atteinte à la vie, au corps ou à la santé d'une personne ou encore l'endommagement d'un bien, le propriétaire de l'installation est tenu de réparer le dommage en résultant. »*

La liste figurant en annexe 1 est classée par secteurs (énergie ; pierre, verre, céramiques ; produits chimiques, médicaments ; bois, cellulose, etc.) et vise d'innombrables installations type (« installations permettant de produire des ciments et des pierres de ciment » ; « installations permettant de fabriquer des produits chimiques non organiques, tels que sels, acides (sauren), Basen » ; « installations permettant de gagner de la cellulose à partir de bois, foin ou matières semblables », etc.). Il est rare de voir une installation échapper au champ d'application de la loi.

Une spécificité de ce régime est que la victime bénéficie d'une présomption de causalité ; il lui suffit de démontrer que l'installation en question était « susceptible » de causer la transformation environnementale, afin de pouvoir engager la responsabilité du propriétaire (§ 6). Toutefois, la preuve du contraire est permise ; de même, la responsabilité est exclue en cas de force majeure et la victime peut se voir opposer sa faute.

La réparation est plafonnée par accident à 85 millions d'Euro pour les dommages corporels, et à cette même somme pour les dommages aux biens ; en cas de pluralité de victimes, les sommes sont à répartir au prorata des préjudices subis (§ 15).

---

<sup>10</sup> Loi du 10.12.1990 (BGBl. I S. 2634), modifiée en dernier lieu le 23.11.2007 (BGBl. I S. 2631).

## Conclusion

En droit allemand, seule une loi spécifique peut prévoir – par exception au droit commun – une responsabilité objective. Partant, le droit allemand connaît de nombreuses lois instaurant une responsabilité objective pour des activités dangereuses, visant la circulation routière ou ferroviaire, des activités industrielles, la recherche, etc. Sans vouloir aller jusqu'à instaurer des systèmes de garantie, ces régimes présentent des traits communs, parmi lesquels figurent notamment la prise en compte de la faute de la victime, l'exonération pour force majeure et une indemnisation plafonnée. Soucieux d'éviter une responsabilité excessive, le droit allemand est ainsi parvenu à compléter utilement un droit commun insuffisant face aux risques d'activités dangereuses, tout en encadrant strictement les conséquences de cette responsabilité. En même temps, il s'agit d'un droit éparpillé et peu souple, à défaut de principes généraux susceptibles de répondre aux défis à venir.