

Chapitre I - Le transport

1 - Introduction

En reliant producteurs et consommateurs, l'industrie des transports joue un rôle essentiel dans l'activité économique de l'entreprise. La route est le moyen de transport principal au sein de l'Union européenne, pour les passagers comme pour les marchandises. L'Union européenne est aujourd'hui dotée de près d'un véhicule pour deux habitants, et le transport de marchandises par la route représente plus des deux tiers du tonnage total. L'action de l'Union européenne porte essentiellement sur la maîtrise des coûts multiples du transport routier. Le développement des transports doit respecter les exigences de sécurité mais aussi la protection de l'environnement. De plus, de nombreux aspects des transports font l'objet d'une réglementation européenne, que ce soit la concurrence entre transporteurs, l'accès à la profession, les conditions de travail ou encore les normes techniques des véhicules.

La réglementation en matière de transport routier de marchandises s'inscrit dans le cadre de la politique de libéralisation des trafics de marchandises inscrite à l'article 75 du traité instituant la communauté économique européenne.

La libéralisation de l'accès au marché s'est accompagnée par la mise en place d'outils de régulation visant à faire respecter par la profession l'ensemble des réglementations économiques et sociales en vue d'assurer une meilleure compétitivité du transport routier belge face à la concurrence qui s'exerce désormais au sein de l'Espace Economique Européen.

2 - Nouvelle réglementation - 1er janvier 2003

2.1 Champ d'application

La réglementation relative au transport rémunéré de choses par route (conditions d'accès à la profession, licences de transport) ne s'applique pas, entre autres, aux transports de choses effectués au moyen d'un véhicule automoteur ou d'un train de véhicules dont la charge utile n'excède pas 500 kg.

Exemple : un transporteur utilise sa voiture (charge utile: 400 kg) et sa petite remorque (charge utile: 420 kg). Ce train de véhicules, dont la charge est 820 kg et excède donc 500 kg, sera désormais soumis à la réglementation.

2.2 Capacité professionnelle

La nouvelle réglementation soumet la mise en œuvre du certificat de capacité professionnelle à des conditions plus contraignantes, lorsque l'entrepreneur de transport (entreprise – personne physique), le gérant (dans une S.P.R.L.) ou l'administrateur délégué (dans une S.A.) ne sont pas eux-mêmes titulaires d'un certificat de capacité professionnelle.

Attestation de Capacité professionnel de Transport de Marchandises

Communauté Economique Européenne

F

Ministère chargé des Transports

Licence n° _____
 2009/91/0000205
 pour le transport international de marchandises par route pour compte d'autrui

La présente licence autorise (1) R.A. GRAND ASSISTANCE

ROUTE DE CONOHES LES PASSERES ROGES
66000 PERPIGNAN

n° SIREN 511610743


à effectuer, sur toutes les relations de trafic, pour les trajets effectués sur le territoire de la Communauté des transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui tels que définis dans le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil, du 26 mars 1992, et dans les dispositions générales de cette licence.

Observations particulières : _____

La présente licence est valable du 10/04/2009 au 09/04/2014

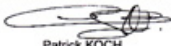
Délivrée à MONTPELLIER(FRANCE)

le 10/04/2009



(2)

Pour le Préfet de région et par délégation,
 Pour le Chef du Service
 des Entreprises du Transport,
 Le Contrôleur Divisionnaire des Transports Terrestres,



Patrick KOCH

(1) Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.

Dans les cas susvisés, la Direction Transport par Route demandera, en temps opportun, de lui communiquer la nature du contrat existant (contrat de travail ou contrat de mandat) entre l'entreprise et la personne qui y fait valoir son certificat de capacité professionnelle.

Dans les cas d'un contrat de travail, la Direction Transport par Route vous demandera également de spécifier les prestations exercées par la personne dans l'entreprise (prestations à temps plein ou à temps partiel; dans ce dernier cas, il y aura lieu de préciser: 80 %, 50 %, ...).

S'il s'agit d'un contrat de mandat – c. à d. si le titulaire du certificat de capacité professionnelle ne fait pas partie du personnel de votre entreprise – ou s'il s'agit d'un contrat de travail qui fait état de prestations exercées à temps partiel, avec une durée hebdomadaire moyenne inférieure à 50 % des prestations à temps plein, la Direction Transport par Route vous réclamera une attestation de votre banque dont il ressort que le titulaire du certificat de capacité professionnelle a procuration sur le(s) compte(s) bancaire(s) de l'entreprise ou que sa co-signature est exigée (ultérieurement, il devra apparaître qu'il exerce effectivement ce pouvoir).

Par ailleurs, des contrôles, opérés systématiquement au sein des entreprises, porteront sur le caractère effectif de la gestion assurée par le titulaire du certificat de capacité professionnelle. Une participation inexistante ou insuffisante à la gestion entraînera l'établissement de procès-verbaux à charge des deux parties concernées ainsi que le retrait de toutes vos licences de transport.

Depuis le 1er janvier 2003, il est possible de faire valoir son certificat de capacité professionnelle dans plusieurs entreprises. Le nombre d'entreprises dirigées simultanément par un même titulaire de certificat de capacité professionnelle doit demeurer très limité. Le caractère effectif de la gestion assurée y est tout particulièrement contrôlé.

2.3 Honorabilité

Comme c'est déjà le cas actuellement, l'entreprise doit, chaque fois que la Direction Transport par Route le demande, apporter la preuve que chacun de ses dirigeants satisfait toujours à la condition d'honorabilité (certificat de bonnes conduite, vie et mœurs, absence d'interdiction professionnelle).

Dorénavant, la Direction Transport par Route lui réclamera cette preuve au moins tous les cinq ans.

2.4 Cautionnement

A partir du 1er janvier 2003, le montant du cautionnement requis sera fixé comme suit :

9.000 EUR pour le 1er véhicule automoteur ;

5.000 EUR pour chaque véhicule automoteur supplémentaire.

Un, deux ou trois véhicules automoteurs

L'entreprise qui dispose d'un, de deux ou de trois véhicules automoteurs, devra procéder immédiatement à cette augmentation à défaut de quoi ses licences de transport ne pourront lui être délivrées avant le 1er janvier 2003.

Plus de trois véhicules automoteurs

Pour l'entreprise qui dispose de plus de trois véhicules automoteurs, le nouveau tarif entraînera une diminution de son cautionnement au 1er janvier 2003. Les attestations de diminution du cautionnement peuvent, dès à présent, être transmises.

2.5 Nouvelles licences de transport

Les autorisations générales de transport nationale ou "V" sont remplacées par de nouvelles licences de transport au 1er janvier 2003.

Les entreprises qui remplissent les conditions d'accès à la profession (capacité professionnelle, honorabilité, capacité financière, ...) ont reçu dans la première quinzaine de mois de décembre 2002 :

soit une licence de transport national (LTN)
si le certificat de capacité professionnelle mis en œuvre dans l'entreprise est valable exclusivement pour le transport national ;

soit une licence de transport communautaire (LTC)
si le certificat de capacité professionnelle mis en œuvre dans l'entreprise est valable pour le transport international.

Communauté Economique Européenne

F

Ministère chargé des Transports

Licence n°

pour le transport international de marchandises par route pour compte d'autrui

La présente licence autorise (1) _____

_____ n° SIREN _____

à effectuer, sur toutes les relations de trafic, pour les trajets effectués sur le territoire de la Communauté, des transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui tels que définis dans le règlement (CEE) n° 881/82 du Conseil du 28 mars 1992, et dans les dispositions générales de cette licence.

Observations particulières : _____

La présente licence est valable du _____ au _____

Déclaré à _____

_____ (2)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

(1) Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.

(2) Signature et cachet de l'autorité ou de l'organisme compétent qui délivre la licence.

2.5.1 Champ d'action

La licence de transport national (LTN) est exclusivement valable pour des transports à l'intérieur des frontières de la Belgique.

La licence de transport communautaire (LTC) est valable pour des transports sur tout le territoire de l'Union européenne.

A partir de 2003, la licence de transport communautaire (LTC), seule, vous permettra donc, entre autres, d'effectuer des transports nationaux.

2.5.2 Mentions sur les véhicules

La mention "V" suivie du numéro de l'autorisation de transport ne devra plus être apposée sur les véhicules.

2.5.3 Demandes de licences de transport

Pour les demandes de licences de transport, une simplification administrative est introduite depuis le 1er janvier 2003: il n'y a plus lieu de faire parvenir un extrait du rapport d'agrément ni une photocopie de la facture d'achat, du contrat de location ou de leasing. Une simple photocopie du certificat d'immatriculation du véhicule suffit.

2.5.4 Véhicules pris en location ou en leasing

Tout véhicule automoteur pris en location ou en leasing devra être accompagné :

du contrat de location ou de leasing ou d'une copie certifiée conforme de ce contrat, mentionnant au moins le nom du loueur, le nom du locataire, la date et la durée du contrat ainsi que l'identification du véhicule (marque, n° de châssis et le n° d'immatriculation) ;

lorsque le conducteur n'est pas le locataire : soit le contrat de travail du conducteur ou d'une copie certifiée conforme de ce contrat, mentionnant au moins le nom de l'employeur, le nom de l'employé, la date et la durée du contrat d'emploi, soit de la dernière fiche de salaire.

Si ces documents ne peuvent être produits lors d'un contrôle, la licence de transport sera considérée comme non valable

Chapire II - Le contrat de transport

1 - Définition et éléments caractéristiques du contrat de transport

1.1. Définition

Le contrat de transport est le contrat par lequel une personne s'engage, principalement, vis-à-vis d'une autre, à faire parvenir la personne ou la chose d'autrui dans un endroit déterminé, dans un certain délai et moyennant un certain prix.

1.2. Les éléments caractéristiques

Le contrat de transport concerne essentiellement les transports effectués par des entrepreneurs de transport professionnels. Ces transporteurs ne sont pas en état de subordination, ce ne sont pas des ouvriers ou des employés de leur donneur d'ordre. Ils ont la maîtrise de l'opération de transport, sa gestion commerciale et technique.

Les éléments essentiels du contrat de transport sont :

1.2.1. Le déplacement

Le déplacement est l'opération principale qui peut s'associer d'opérations accessoires (dépôt – manutention – formalités douanières)

RQ : lorsqu'un entrepreneur de travaux transporte les terres d'un terrassement, il n'exécute pas un contrat de transport, mais un contrat d'entreprise dans lequel le déplacement des terres est une opération accessoire.

Dans le contrat de transport de marchandises, celle-ci est l'objet du déplacement. Le transporteur doit donc impérativement être fixé sur la nature exacte de la marchandise qu'il accepte de déplacer. Une déclaration inexacte de la part de l'expéditeur a des effets sur la validité même du contrat.

Le transport de certaines marchandises peut être soumis à certaines interdictions ou restrictions ou conditions particulières résultant soit de conventions internationales, de dispositions légales ou de réglementations administratives. (ADR, ATP, ...)

1.2.2. Le délai de transport

Le délai de transport doit être respecté et si rien n'a été convenu à ce sujet, le délai doit rester raisonnable.

1.2.3. La rémunération

La prestation du transport a un prix, nous verrons cette notion de prix du transport plus loin dans ce cours.

1.3. Le contrat de déménagement

Ce type de transport amène pas mal de controverse par rapport au type de contrat à émettre : contrat de transport ou entreprise de travaux ?

Les tribunaux rattachent en général le contrat de déménagement au contrat de transport lorsque le déménagement des meubles est l'élément essentiel du contrat par rapport aux autres obligations du déménageur (emballage, gardiennage, remontage des meubles, ...)

1.4. Caractères du contrat de transport

Le contrat de transport est un contrat consensuel, formé par le seul consentement des parties : le transporteur et son donneur d'ordre.

La formation du contrat résulte de la rencontre d'une offre de transport et de l'acceptation de cette offre. Cette rencontre peut tout aussi bien se faire lors d'un entretien verbal, d'une conversation téléphonique où via un document télématique.

Pour être valable, le contrat de transport ne doit pas être nécessairement constaté par écrit, ce qui peut poser par la suite des problèmes lorsqu'il faut prouver les conditions du contrat.

1.5. Les parties au contrat de transport

Le contrat de transport de marchandises fait généralement intervenir trois personnes :

- L'expéditeur :

L'expéditeur est en principe celui qui commande le transport.

Ne pas confondre expéditeur et chargeur qui remet « matériellement » la marchandise au transporteur sans que se noue entre le transporteur et le chargeur un contrat. Si toutefois le nom du chargeur ou du destinataire apparaît comme expéditeur sur la lettre de voiture, la personne désignée aura la qualité d'expéditeur à l'égard du transporteur.

- Le transporteur :

Le transporteur est la personne qui s'engage à transporter la marchandise sous sa responsabilité. Peu importe à cet égard que le transporteur soit propriétaire ou locataire du moyen de transport ou simplement commissionnaire de transport. En effet, il est possible que le transporteur ne déplace pas lui-même la marchandise mais qu'il confie cette opération à un autre transporteur, dont il sera responsable et que le donneur d'ordre initial ne connaît pas.

- Le destinataire :

Personne à qui doit être livrée la marchandise. Bien que le contrat de transport soit généralement conclu entre l'expéditeur et le transporteur, le destinataire possède des droits à l'égard du transporteur. Ce droit ne naît que lorsque le destinataire prend livraison de la marchandise ou lorsque avisé de l'arrivée de la marchandise, il a manifesté sa volonté d'en prendre livraison.

2 – Le régime juridique du contrat de transport

2.1. Les bases légales

La convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), signée à Genève le 19 mai 1956 et faisant l'objet des lois du 4 septembre 1962 et 25 avril 1983 régit le contrat de transport international de marchandises par route, en particulier les rapports entre les usagers, donneur d'ordre des transports, transporteur et destinataire / expéditeur.

En application de la loi du 03 mai 1999, le contrat de transport routier national des choses par route est également soumis à la convention CMR. La loi de 1891 concernant le contrat de transport reste néanmoins d'application pour les transports routiers nationaux et internationaux de déménagements ainsi que pour les transports funéraires (fleurs, couronnes, etc).

2.1.1. Les conditions générales « individuelles » de transport

Souvent des conditions générales de transport sont imprimées sur certains documents commerciaux (contrats, lettres de voitures, ...) Elles émanent individuellement du transporteur ou de son donneur d'ordre, en général de celui qui se sent en position de force pour imposer sa volonté à l'autre. Pour être juridiquement applicables, les conditions générales doivent être acceptées expressément (signées) ou tacitement (il faut alors qu'elles soient réputées connues et non contestées, cela pouvant être établi par des relations commerciales persistantes).

Ces conditions « individuelles » peuvent évidemment donner lieu à des litiges lorsqu'elles sont contradictoires, comme dans l'exemple suivant :

- Extrait des conditions générales du transporteur :

L'expéditeur assume seul la responsabilité de la manutention, du chargement et de l'arrimage ; le destinataire celle du déchargement, et ce même si le transporteur participe à ces opérations ou exerce sur elles un contrôle en vue d'assurer la sécurité du trafic et du véhicule.

- Extrait des conditions générales de l'expéditeur :

Le transporteur assume seul la responsabilité de la manutention, du chargement, de l'arrimage et du déchargement, et ce même si l'expéditeur ou le destinataire ou leurs proposés effectuent ces opérations ou y participent.

Dans le contrat de transport, il est extrêmement important pour les deux parties, tant l'expéditeur que le transporteur, de préciser clairement par écrit, et sans contradiction possible, quelles sont les obligations respectives.

2.1.2. Les conditions générales corporatives

Ces conditions générales de transport ou de vente élaborées par les organisations professionnelles du secteur du transport professionnel routier de marchandises complètent les règles de la CMR par des dispositions non régies par cette convention et précisant certains droits et obligation de l'expéditeur, du transporteur, ou encore du destinataire, notamment en ce qui concerne le chargement ou le déchargement de la marchandise, l'indemnisation en cas d'immobilisation du véhicule pour une cause non imputable au transporteur routier, l'entreposage des marchandises, le paiement du prix de transport, etc.

2.2. Les transport en régime de cabotage

Dans l'union européenne, la législation nationale relative au contrat de transport s'applique aux transports nationaux routiers effectués en régime de cabotage. Chaque pays a ses propres règles en la matière.

En conséquence, les transporteurs qui effectuent des transports nationaux de cabotage ont intérêt à connaître le droit national des transports routiers des pays dans lesquels ils effectuent ce type de transport.

Exemple : les Pays Bas se basent sur leur code civil en ce qui concerne les règles relatives au contrat de transport national de marchandises par route. En France, cette matière est soumise au code de commerce français. Par ailleurs, l'Autriche comme la Belgique, a adopté la CMR pour les transports routiers nationaux effectués sur son territoire.

2.3. Les règlements administratifs et de police

Le transport routier est soumis dans tous les pays industrialisés d'Europe, à des règles d'accès au marché et, en outre, depuis 1978, à des règles uniformes d'accès à la profession dans les 15 pays de l'Union Européenne.

Il s'agit d'une activité fortement réglementée pour différentes raisons allant de l'intérêt économique général, à la sécurité routière, etc.

En outre, le transport routier de certaines marchandises est soumis à de nombreuses réglementations de police visant à sauvegarder la sécurité des personnes, des biens et la protection de l'environnement, (par exemple : le transport de marchandises périssables), ou la protection des animaux (par exemple : le transport d'animaux vivants).

3 – Conclusion et exécution du contrat de transport

3.1. La conclusion du contrat de transport

Comme tout contrat commercial, le contrat de transport se forme par la rencontre de la volonté des parties. Un transporteur convient avec un industriel qu'il transportera du matériel de Mons à Paris, au prix de X EURO la tonne. Même si aucun écrit n'est rédigé, le contrat est né.

3.1.1. La preuve du contrat de transport

Pour que la responsabilité du transporteur puisse être engagée, il faut d'abord qu'on puisse prouver l'existence d'un contrat de transport et ensuite qu'on puisse en déterminer les règles particulières. La preuve du contrat se fait par tous moyens de droit (les livres de commerce du donneur d'ordre, les commencements d'exécution, les témoignages, etc), et plus particulièrement par la lettre de voiture.

La lettre de voiture est un document établi par le transporteur ou délivré par l'expéditeur et qui constate les principales conditions de transport. La lettre de voiture ne fait donc que constater le contrat et elle peut même faire défaut. Son absence ou son irrégularité éventuelle n'affecte pas l'existence du contrat qui reste régi par les dispositions de la CMR.

3.1.2. La lettre de voiture

3.1.2.1 Élément probant

La lettre de voiture précise les conditions du transport et introduit un élément de sûreté dans les rapports entre l'expéditeur, transporteur et destinataire.

Il est vivement recommandé d'établir ce document et de le remplir de la façon la plus claire possible et surtout, le transporteur doit veiller à ne pas omettre de faire signer la lettre de voiture par l'expéditeur.

Sauf preuve contraire déterminante pouvant être apportée par toutes voies de droit (autres écrits, documents douaniers, etc.), on se fiera aux énonciations de la lettre de voiture pour tout ce qui y est indiqué, même s'il ne s'agit pas de mentions obligatoires.

Ainsi la lettre de voiture n'a pas force probante absolue ; la preuve en matière commerciale est libre et la preuve contraire peut être apportée par « tous moyens de droit » : au juge de choisir les éléments de preuve qui lui paraissent les plus convaincants.

3.1.2.2. La reconnaissance de la prise en charge

Le transporteur en signant la lettre de voiture reconnaît avoir pris en charge la marchandise. En d'autres termes, la lettre de voiture confirme que la marchandise a été remise au transporteur et que celui-ci accepte de la transporter. Cette prise en charge de la marchandise déclenche la responsabilité du transporteur.

3.1.2.3. Le document administratif

Le transport constitue une activité particulièrement surveillée par l'autorité. Son importance économique et le fait qu'il s'effectue sur le domaine public s'effectue sur le domaine public justifient qu'il soit soumis à des lois de police imposant de nombreuses formalités administratives (contrôle des règles d'accès à la profession, des règles relatives au transport de certaines marchandises : marchandises dangereuses – déchets – animaux vivants, etc).

La lettre de voiture ou document de transport est donc rendue obligatoire à des fins de contrôle ou de statistique.

3.1.2.4. L'établissement de la lettre de voiture

La convention CMR prévoit 3 exemplaires originaux signés par l'expéditeur et le transporteur (signatures imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur si la législation où la lettre de voiture est établie le permet). Le premier est conservé par l'expéditeur, le deuxième accompagne la marchandise, le troisième est retenu par le transporteur.

La CMR ne précise pas qui doit établir la lettre de voiture ; tout dépendra de la convention des parties, mais il est dans l'intérêt du transporteur de refuser de partir sans lettre de voiture.

S'il y a plusieurs espèces ou lots de marchandises, chaque partie au contrat peut exiger autant de lettre de voiture qu'il y a de lots ou d'espèces de marchandises.

La CMR n'exige aucune formalité, l'IRU (Union Internationale des transports Routiers) a cependant mis au point un modèle de lettre de voiture adopté comme modèle de document de transport dans les pays du Benelux.

Ne pas confondre la CMR, convention internationale avec le CMT, document de transport portant au recto le sigle CMR.

RQ : depuis le 1er janvier 2003 un nouveau modèle de lettre de voiture doit être utilisé.

Voir DOC PDF

4.2. Le déroulement du transport

Il convient d'examiner les opérations et procédures relatives à l'exécution du contrat de transport. Voyons les principaux problèmes qui peuvent se poser dans la pratique.

4.2.1 La mise à disposition d'un véhicule adapté au transport

Le transporteur doit donc mettre à la disposition de l'expéditeur un véhicule adapté aux marchandises à transporter et procéder à l'enlèvement des marchandises aux jours et heures convenus ou à défaut dans un délai raisonnable.

Si le chauffeur se présente aux jours et heures convenus et que la marchandise n'est pas ou plus présente, il rentre à vide. Aucune règle n'étant établie par la CMR, cela se termine en général par un arrangement à l'amiable ou, à défaut, par le tribunal.

4.2.2. La prise en charge de la marchandise

La prise en charge de la marchandise correspond à l'acte juridique par lequel le transporteur accepte une marchandise en vue de son déplacement et de sa livraison et dès lors assume vis-à-vis de la marchandise, la responsabilité spécifique née du contrat de transport.

Pour qu'il y ait prise en charge, le transporteur doit reconnaître l'état de la marchandise et savoir exactement de quoi il s'agit : la nature de la marchandise, son poids brut, le nombre et les numéros de colis, leurs marques particulières, ...

Ainsi, la remise de la marchandise par l'expéditeur devant la porte du transporteur ou sa simple mise à disposition sur un quai d'embarquement n'impliquent pas de facto la prise en charge de cette marchandise par le transporteur.

La prise en charge de la marchandise a lieu au moment où celle-ci passe de la détention de l'expéditeur à celle du transporteur, lorsque le transporteur a pu reconnaître l'état et faire ses réserves. La prise en charge peut avoir lieu avant, pendant ou après le chargement et l'arrimage de la marchandise.

La réponse à la question de savoir quand elle a lieu dépend soit, des dispositions du contrat conclu entre les parties, soit des circonstances de fait.

Par exemple, si le contrat contient la clause « prise en charge sur le camion », il faut en déduire que cette prise en charge n'a lieu qu'après le chargement du véhicule par l'expéditeur.

Dans le cas d'une semi-remorque mise à la disposition de l'expéditeur la veille pour chargement et en cas de vol de celle-ci, le transporteur ne peut pas être tenu pour responsable car il n'a pas eu l'occasion de la vérifier ni de l'accepter.

4.2.2.1. Le chargement et l'arrimage des marchandises

Lorsque la marchandise est chargée, elle doit être arrimée et calée dans ou sur le véhicule, en vue d'éviter qu'elle ne bouge pendant le déplacement. La Convention CMR ne met pas ces opérations à charge de l'une ou l'autre partie. Ce sont les parties en présence qui doivent convenir et préciser, le cas échéant, qui fera le chargement et qui déchargera à l'arrivée.

Souvent, l'opération de chargement proprement dit est exécutée par l'expéditeur ou avec sa collaboration surtout si des engins de levage sont requis.

Il est, d'autre part, logique de considérer qu'à défaut de preuve d'un accord désignant l'auteur de l'arrimage des marchandises, cette opération soit charge du transporteur, étant donné que celui-ci connaît mieux que l'expéditeur les risques du parcours.

En effet, le transporteur ne doit jamais oublier que le code de la route rend le conducteur du véhicule responsable de l'arrimage et du calage de la marchandise. Le chargement ne peut en effet, traîner ou tomber sur la voie publique, compromettre la stabilité du véhicule ou constituer un danger pour les usagers de la route.

A défaut de convention expresse en la matière, certaines conditions générales de transport routier apportent une solution équitable au problème. Par exemple :

Sauf mention écrite en sens contraire :

- L'expéditeur doit effectuer le chargement
- Le destinataire doit effectuer le déchargement
- Le transporteur doit effectuer l'arrimage, du moins si celui-ci est nécessaire

Celui qui est chargé des dites opérations répond de ses propres actes ainsi que ceux des personnes qui l'assistent et qui agissent donc pour son compte. Il est interdit au personnel du transporteur de participer aux opérations de chargement et de déchargement ; s'il le fait contrairement à cette interdiction, son intervention est étrangère au contrat de transport et il ne peut être considéré que comme le préposé de l'expéditeur ou du destinataire.

4.2.2.2. Le dépôt préalable au transport

La CMR ne régit pas le contrat de dépôt préalable au transport qui est soumis aux éventuelles dispositions nationales correspondantes et aux conventions contractuelles conclues à leur sujet.

4.2.2.3. L'échange de documents lors de la prise en charge

Au moment de la prise en charge, il y a en principe échange de documents :

- Le transporteur remet à l'expéditeur le premier exemplaire de la lettre de voiture qui atteste de la réception de la marchandise
- L'expéditeur remet au transporteur tous les documents qui doivent accompagner les marchandises afin d'en permettre le déplacement (documents douaniers, sanitaires, attestation de conformité ADR, etc) et lui fournit tous les renseignements

Le transporteur ne doit pas vérifier si ces documents sont exacts ou suffisants mais il répond de leur perte ou de leur mauvais usage. Il convient donc que le transporteur explique au chauffeur l'utilisation des documents qui lui ont été remis.

4.2.3. Le devoir de vérification du transporteur

Pour prendre la marchandise en charge et assumer la responsabilité spécifique née du contrat de transport, le transporteur doit évidemment en reconnaître l'état. Il ne peut se contenter d'enregistrer les déclarations de l'expéditeur, il doit vérifier ce qu'il peut raisonnablement voir, c'est à dire :

- L'état apparent de la marchandise et de son emballage, notamment pour vérifier les dégâts apparents : coulage, casse, ...
- Le nombre de colis, leurs marques, leurs numéros
- Les documents qui doivent accompagner la marchandise

Il est conseillé de donner à ce sujet des instructions très précises aux chauffeurs.

4.2.3.1. La vérification du nombre, des marques et des numéros des colis

Le transporteur est tenu de vérifier que le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros correspondent bien aux indications de la lettre de voiture. S'il ne peut procéder à cette vérification, il doit inscrire sur la lettre de voiture qu'il n'a pas eu le moyen raisonnable de vérifier leur nombre. A défaut, il peut être tenu des manquants à la livraison.

4.2.3.2. La vérification de l'état apparent de la marchandise et de son emballage

L'obligation imposée au transporteur est bien entendu limitée à une reconnaissance extérieure de l'état de la marchandise et de son emballage. L'examen doit parfois être effectué en profondeur, par exemple, s'il s'agit de denrées à transporter sous température dirigée. Si la lettre de voiture indique que la marchandise doit être transportée entre -4 et $+2^{\circ}$, le transporteur a intérêt de vérifier, au départ, la température non seulement à l'extérieur mais aussi à l'intérieur des marchandises à transporter.

En fait, le transporteur doit vérifier tout ce qui peut l'être et se garder d'accepter pour argent comptant les déclarations de l'expéditeur. Toutefois, dans de nombreux cas, il n'a pas les moyens matériels pour le faire. Il va de soi que le transporteur ne peut ouvrir un conteneur plombé pour y compter le nombre de colis et vérifier leur état. Dans ce cas, la mention « Nombre, marques et numéros des colis impossibles à vérifier en raison du scellement du container » ou « Said to contain » s'impose à l'évidence.

4.2.3.3. La vérification du poids, de la quantité, du contenu des colis

L'expéditeur peut, à ses frais, exiger qu'en outre le transporteur vérifie les poids ou la quantité de la marchandise ainsi que le contenu des colis. Il devra alors supporter les frais de manutention et d'attente du véhicule. Le résultat de ces vérifications sera consigné sur la lettre de voiture. Quoiqu'il en soit, le transporteur a toujours intérêt à vérifier la marchandise et à noter la moindre remarque de défektivité ou de manquement sur la lettre de voiture (avec contre-signature).

4.2.4. Les réserves du transporteur

Ces réserves sont de deux types :

- Constat de manquants, avarie antérieure à la prise en charge de la marchandise, défektivité, ...
- Impossibilité matérielle de vérifier la marchandise. Le transporteur se déclare alors non lié par la déclaration de l'expéditeur, n'ayant pas les moyens matériels de contrôle.

4.2.4.1. La validité des réserves

Pour avoir un plein effet, les réserves doivent :

- Etre précises et motivées, il ne suffit pas d'une réserve de caractère général
Ex : colis N° 20 : traces d'humidité – 10 colis remis au lieu de 12
- Avoir été acceptées par l'expéditeur, son acceptation étant matérialisée par la signature de la lettre de voiture.

La convention CMR précise que les réserves acceptées engagent l'expéditeur. Inversement, faute de réserves acceptées par l'expéditeur, il y a présomption que l'état apparent des colis et leurs nombre, marques et numéros sont corrects. En cas de désaccord avec l'expéditeur, le transporteur se trouve donc devant un choix en plusieurs termes :

- effectuer le transport proposé, bien que l'expéditeur refuse de contresigner les réserves.
- Tenter de trouver un accord avec son client sur base d'une expertise contradictoire
- Demander au tribunal de commerce la désignation d'un expert judiciaire en référé
- Refuser le transport. Le risque de perdre un client est parfois préférable au paiement d'importantes indemnités

4.2.4.2. La liste de contrôle publiée par l'I.R.U.

L'Union Internationale des Transport Routiers (IRU Genève) a publié une liste de contrôle « check – list » en 10 langues afin de mettre à la disposition du chauffeur une série de réserves qu'il pourra noter dans la rubrique correspondante (N° 18) sur la lettre de voiture CMR.

Le codage de ces réserves numérotées de 1 à 14 a été étudié de façon à ce qu'elles puissent être utilisées quelle que soit la langue de l'utilisateur, ce qui permet de résoudre certains problèmes linguistiques épineux. Chaque chauffeur devrait disposer dans la cabine d'un exemplaire de cette liste de contrôle distribuée par les organisations professionnelles des transporteurs routiers de marchandises.

F

CMR CHECK-LIST

VÉRIFICATION A EFFECTUER PAR LE CONDUCTEUR.

- I - Lisez attentivement chaque rubrique de la lettre de voiture internationale (CMR)**
- II - Inscrivez dans la rubrique no 18**

RÉSERVE No

VÉHICULE

- 1. Véhicule ouvert et non baché convenu avec l'expéditeur

EMBALLAGE

- 2. sans emballage
- 3. défectueux
- 4. insuffisant

NOMBRE, MARQUES, NUMÉROS DE COLIS (tonneaux, sacs, pièces, etc.)

- 5. impossible à vérifier en raison :
 - a. du chargement exécuté par l'expéditeur
 - b. des conditions atmosphériques
 - c. du grand nombre de colis
 - d. du scellement du conteneur

MARCHANDISE PRISE EN CHARGE

- 6. en mauvais état apparent,
- 7. endommagée,
- 8. mouillée,
- 9. gelée,
- 10. non protégée contre les conditions atmosphériques, transportée dans cet état à la demande de l'expéditeur

MANUTENTION, CHARGEMENT, ARRIMAGE, DÉCHARGEMENT

- Manutention, chargement, arrimage exécuté
- 11. par l'expéditeur
- 12. par le conducteur dans des conditions atmosphériques défavorables pour la marchandise, à la demande de l'expéditeur
- Déchargement exécuté
- 13. par le destinataire
- 14. par le conducteur dans des conditions atmosphériques défavorables pour la marchandise à la demande du destinataire

- III - Ne partez pas sans faire signer la lettre de voiture CMR par l'expéditeur.**

4.2.5. Le transbordement des marchandises

Parfois, le contrat de transport impose l'obligation pour le transporteur de transborder les marchandises dans ses installations pour différentes raisons, par exemple, un stockage temporaire, un changement de conditionnement, un transfert de récipients en citernes, etc.

En cas de dommages survenus à l'occasion de ce transbordement, quelles sont les règles applicables, celles du contrat d'entreprise ou celles du contrat de transport ? Cette question peut s'avérer importante, notamment en ce qui concerne le délai de prescription.

Un jugement Belge de la Cour d'appel d'Anvers du 08 mars 1993 stipule que « *le transbordement de marchandise dans les installations du transporteur fait partie du transport et lui est accessoire. La mission de transbordement ne constitue pas un contrat d'entreprise mais fait bien partie du contrat de transport* » ;

4.2.6. Le déplacement de la marchandise

La CMR ne fixe aucune règle relative au déplacement de la marchandise, sauf en ce qui concerne le droit de disposer de la marchandise en cours de route.

En cette matière, tout dépend de la volonté des parties. C'est le contrat qui dira, le cas échéant, quel itinéraire suivra le transporteur, quels soins seront donnés à la marchandise en cours de route.

Si l'itinéraire est fixé dans le contrat, il doit être suivi, sinon il faut distinguer :

- Si le fret est forfaitaire, le transporteur sera maître de l'itinéraire et pourra l'allonger à condition de ne pas arriver en retard.
- Si le prix est prévu à la tonne kilomètre ou au kilomètre, le transporteur devra prendre normalement au plus court, sauf accord contraire avec l'expéditeur.

4.2.7. La modification des instructions en cours de route

La marchandise n'appartient pas au transporteur, il ne peut donc en disposer. Or, une fois qu'elle lui a été confiée en vue du transport, comment le transporteur peut-il savoir à l'ordre de qui il doit obéir en cours de transport, si des instructions lui sont données, en même temps par l'expéditeur, le destinataire et par le propriétaire de la marchandise ?

Pour éviter que le transporteur se trouve placé dans des situations délicates, dues à l'existence d'ordres contradictoires, la CMR a réglé ce problème comme suit :

4.2.7.1. Pendant le transport

Au départ et, en principe, pendant tout le cours du transport, c'est l'expéditeur qui a le droit de disposer de la marchandise. Il peut se faire restituer la marchandise ou modifier le cours du transport ou encore changer de destinataire. Il peut donner ses ordres à cet effet au transporteur.

L'expéditeur peut se dessaisir du droit de disposition au profit du destinataire en le mentionnant sur la lettre de voiture.

4.2.7.2. A destination

Lorsque la marchandise est arrivée à destination, c'est le destinataire qui peut disposer de la marchandise et donner ses ordres au transporteur, après être entré en possession de l'exemplaire de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise.

Dés cet instant, il peut ordonner que la marchandise soit livrée à une autre personne. Cependant, ce deuxième destinataire ne peut, à son en désigner un troisième, car le transporteur pourrait être indéfiniment renvoyé à un suivant.

4.2.7.3. Conditions

Le transporteur n'est pas tenu d'exécuter toutes les nouvelles instructions qu'il reçoit de l'expéditeur ou du destinataire. Pour qu'il soit tenu de s'y conformer, ces instructions doivent satisfaire à certaines conditions, les unes de forme, les autres de fond :

Que ce soit de la part de l'expéditeur ou de celle du destinataire, les nouvelles instructions :

- Doivent être inscrites sur le premier exemplaire de la lettre de voiture (retenu par l'expéditeur) qui sera présenté au transporteur
- Doivent être réalisables au moment où elles sont données et elles ne doivent pas nuire à l'exploitation de l'entreprise de transport ni aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois
- Ne peuvent avoir pour effet de diviser l'envoi, car alors naîtrait un autre contrat de transport.

Enfin, elles doivent entraîner un dédommagement proportionnel pour le transporteur.

Si les nouvelles instructions ne sont pas réalisables, le transporteur doit en avertir immédiatement celui de qui émanent les ordres nouveaux.

Le transporteur répond du préjudice qui résulte de l'inexécution de ces instructions nouvelles si celles-ci ont été régulièrement données.

4.2.8. Les empêchements au transport

Avant même d'arriver à destination, le transporteur peut être confronté avec des événements qui rendent la poursuite du transport dans les conditions prévues au contrat impossible. Lorsque la poursuite du transport est seulement plus difficile, le transporteur doit néanmoins l'exécuter.

La CMR précise que si pour un motif quelconque (fait du transporteur ou de l'expéditeur, force majeure, marchandise désarrimée, tracteur hors d'usage ...) l'exécution du contrat dans les conditions prévues à la lettre de voiture, est ou devient impossible, le transporteur est tenu d'en informer la personne qui a le droit de disposer de la marchandise afin de recevoir des instructions, en général, l'expéditeur, parfois le destinataire.

Il doit le faire dans un délai raisonnable, la CMR n'en ayant pas fixé un de rigueur. Le transporteur doit aussi informer l'ayant droit des circonstances de l'empêchement, afin que celui-ci puisse prendre les mesures qui s'imposent.

Le transporteur peut être rendu responsable de l'aggravation du dommage qui résulterait de l'absence de demande d'instructions. C'est en effet l'ayant droit de la marchandise qui est le mieux placé pour savoir ce qu'il faut faire, les précautions à prendre, etc.

La demande d'instruction entraîne des frais modiques. L'exécution des ordres nouveaux entraîne, quant à elle d'autres frais qui peuvent être importants. Le transporteur sera remboursé de ces frais, sauf s'ils sont causés par sa faute.

Le transporteur se conforme alors aux instructions qui lui sont données et dont l'exécution est possible. Si elles ne lui parviennent pas en temps utile, il doit prendre les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de la personne qui a le droit de disposer de la marchandise.

Le transporteur peut donc effectuer le transport dans des conditions différentes de celles prévues par la lettre de voiture en prenant en considération l'intérêt de l'ayant droit, (par exemple : faire transborder la marchandise sur un autre camion).

Le transporteur peut aussi procéder au déchargement de la marchandise. Toutefois, il n peut se désintéresser de la cargaison et l'abandonner au bord de la route. Il en assume la garde ou confie cette garde à un tiers. Le transporteur répond alors du choix judicieux du gardien même si l'impossibilité de poursuivre le transport résulte d'un cas de force majeure.

Le transporteur peut encore faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit dans 3 cas :

- Si la marchandise est de nature périssable ou si son état le justifie
- Si les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise
- S'il n'a pas reçu dans un délai raisonnable d'instructions de l'ayant droit

Le produit de la vente est mis à la disposition de l'ayant droit qui devra être averti préalablement à la vente par le transporteur, déduction faite des frais grevant la marchandise. Si ceux-ci dépassent le produit de la vente, le transporteur est créancier de la différence. La procédure applicable en cas de vente est déterminée d'après la loi où la vente doit avoir lieu.

En Belgique, cette procédure est déterminée par l'ART. 584 du code judiciaire :

Le président du tribunal de première instance statue au provisoire dans les cas dont il reconnaît l'urgence, en toutes matières, sauf celles que la loi soustrait au pouvoir judiciaire.

Le président du tribunal du travail et le président du tribunal de commerce peuvent statuer au provisoire dans les cas dont ils reconnaissent l'urgence, dans les matières qui sont respectivement de la compétence de ces tribunaux.

Le président est saisi par voie de référé ou, en cas d'absolue nécessité, par requête. Il peut notamment :

- *Désigner des séquestres*
- *Prescrire à toutes fins des constats ou des expertises, même en y comprenant l'estimation du dommage et la recherche de ses causes*
- *Ordonner toutes mesures nécessaires à la sauvegarde des droits de ceux qui ne peuvent y pourvoir, y compris la vente des meubles délaissés ou abandonnés.*

4.2.9. Les marchandises dangereuses

La CMR prévoit que si l'expéditeur n'a pas signalé au transporteur la nature dangereuse de la marchandise transportée, le transporteur peut, à tout moment et en tout lieu, la décharger, la détruire ou la rendre inoffensive sans aucune indemnité.

La connaissance par le transporteur du danger provoqué par les marchandises dangereuses doit normalement lui avoir été fournie selon les dispositions de l'accord relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR) et ses arrêtés d'application. Cela doit s'effectuer, d'une part, par le biais des mentions spécifiques prévues dans le document de transport, mentions devant être communiquées par écrit par l'expéditeur au transporteur et, d'autre part, par l'étiquetage des colis et conteneurs.

Même si la CMR permet au transporteur, surpris par la présence d'un chargement dangereux non déclaré par l'expéditeur, de s'en débarrasser, le transporteur doit néanmoins se montrer prudent car il ne peut mettre en danger d'autres personnes (à commencer par son chauffeur), des biens et l'environnement. L'ADR interdit formellement au personnel de conduite ou d'accompagnement d'ouvrir un colis contenant des matières dangereuses.

4.3. La livraison des marchandises

Après l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le transporteur doit remettre au destinataire, à la demande de celui-ci, le deuxième exemplaire de la lettre de voiture et lui livrer la marchandise.

Tout comme au départ, la distinction a été faite entre la prise en charge de la marchandise et son chargement sur le véhicule, il faut distinguer à l'arrivée, l'acte juridique que constitue la livraison de la marchandise, de l'acte matériel que constitue son déchargement.

La livraison est l'acte juridique par lequel le transporteur se décharge de la responsabilité qu'il a prise lors de la prise en charge de la marchandise, entre les mains du destinataire qui la reçoit.

La livraison met fin à la responsabilité du transporteur, et, partant, à l'exécution du contrat de transport.

Il y a livraison lorsque le destinataire accepte les marchandises transportées et signe la lettre de voiture pour réception.

4.3.1. Le déchargement de la marchandise

Le déchargement est un acte purement matériel que l'on ne peut assimiler à la livraison mais qui peut avoir des conséquences juridiques. De plus le déchargement ne coïncide pas forcément avec la livraison.

Par exemple, lors de la livraison de la marchandise sur remorque, sans déchargement préalable. Lorsque de commun accord entre le transporteur et le destinataire, les marchandises sont délivrées et entreposées sur remorque dans les installations de ce dernier, la responsabilité des dommages survenus dans les entrepôts incombe au destinataire qui en assume la garde après la livraison.

Par contre, si c'est le transporteur qui, à la demande du destinataire, conserve la marchandise après livraison, c'est celui-là qui en assume la responsabilité en qualité de gardien et non plus en qualité de transporteur, puisque le contrat de transport a pris fin par la livraison.

4.3.2. A qui incombe l'opération de déchargement

Il existe des malentendus sur la question de savoir qui doit se charger du déchargement des marchandises et, partant, qui en est responsable. D'aucuns estiment que cette obligation incombe au transporteur, d'autres sont convaincus que c'est le destinataire qui en est responsable. Aucune des deux opinions n'est correcte : la convention CMR ne met pas cette opération à charge de l'une ou l'autre partie. Ce sont donc les parties qui doivent en convenir.

A défaut de convention entre les parties, les conventions de transport reprises au dos du CMR peuvent fournir une solution.

4.3.3. La preuve de la livraison

La livraison résultera soit de l'accomplissement de certains actes devant être considérés comme livraison, soit d'éléments de fait qui démontrent que le transporteur a manifesté sa volonté de mettre fin à l'exécution du contrat de transport et de se décharger de sa responsabilité entre les mains du destinataire.

Il incombe au transporteur d'en faire la preuve par toutes voies de droit. Il doit cependant être très prudent : une signature illisible, sans cachet commercial, ne pourra être considérée comme preuve suffisante par un tribunal, tandis qu'un autre tribunal pourra considérer que sur base d'apparences justifiées, le transporteur était en droit de présumer que la personne qui a signé pour réception avait reçu un mandat à cet effet de la part du destinataire.

Contrairement à ce qui vaut pour la prise en charge de la marchandise par le transporteur, la preuve de la livraison ne peut être déduite du seul fait de la possession matérielle de la marchandise par le destinataire. Des usages locaux peuvent également être déterminants à cet égard, par exemple, dans les ports maritimes.

4.3.4. Le lieu de la livraison

Le lieu pour la livraison est en principe mentionné sur la lettre de voiture.

Cette indication peut, toutefois, être imprécise. Ainsi la mention de livraison « en usine » indique-t-elle la porte d'entrée ou l'intérieur des installations ? La livraison « à domicile » est-elle effectuée à la présentation de la marchandise sur le hayon du véhicule ou à la porte du domicile ?

Ici aussi, se sont souvent des usages et considérations pratiques qui devront fournir la réponse.

4.3.5. La délivrance des marchandises sur remorque

Lorsque de commun accord entre le transporteur et le destinataire, les marchandises sont délivrées et entreposées sur remorque dans les installations de ce dernier, la responsabilité des dommages survenus aux marchandises dans les entrepôts incombe au destinataire qui en assume personnellement la garde après la délivrance.

4.3.6. Les formalités douanières

Le transporteur international doit accomplir les formalités douanières en présentant les documents accompagnant la marchandise transportée aux bureaux de la douane. Par ailleurs, il n'entre pas dans ses fonctions normales de procéder au dédouanement lui-même, sauf s'il est en même temps agent en douane et s'il a été dûment mandaté pour ce faire, sur demande expresse du client.

4.3.7. Les créances résultant de la lettre de voiture

De son côté, le destinataire doit payer les créances résultant de la lettre de voiture. En cas de refus, le transporteur peut refuser la livraison. Il peut aussi demander que le destinataire fournisse des garanties s'il ne peut ou ne veut pas verser les sommes exigées.

Lorsque le destinataire d'un envoi en port dû ne paie pas le prix de transport, le transporteur peut se retourner contre l'expéditeur pour obtenir le paiement de ses frais, mais à la condition que le transporteur se soit lui-même conformé aux termes du contrat. Il ne doit pas livrer la marchandise qui constitue son gage, sans exiger en échange le paiement du port sinon, il ne peut faire supporter à l'expéditeur les conséquences de sa propre carence.

4.3.8. La livraison contre remboursement

Lorsque le contrat de transport comprend une clause de remise contre remboursement, le transporteur ne peut livrer la marchandise sans argent comptant sous quelque prétexte que ce soit (avarie, retard, etc.). Il devra exiger le cas échéant une consignation du montant du remboursement. Si la marchandise est livrée sans encaissement, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence de ce montant.

Il faut souligner que l'expéditeur qui prétend avoir donné au transporteur mandat de livrer contre remboursement d'une certaine somme doit en apporter la preuve et doit donc avoir donné des instructions claires à ce sujet au transporteur. Les seules indications figurant sur la facture sont inopposables au transporteur étant donné que ce document concerne le contrat de vente auquel le transporteur est étranger.

Si le destinataire refuse d'effectuer le paiement ou est insolvable, le transporteur doit immédiatement demander des instructions à l'expéditeur. S'il tarde à le faire, il commet une faute qui engage sa responsabilité.

4.3.9. L'immobilisation du véhicule à l'arrivée à destination

Il est possible que le transporteur se présente à l'heure convenue mais qu'il ne peut commencer le déchargement ou la livraison de la marchandise. Si la cause de cet empêchement est imputable à l'expéditeur ou au destinataire, le transporteur aura droit à une indemnité de chômage du véhicule. Le montant de cette indemnité est à convenir entre parties. La plupart des conditions générales de transport, reprises au verso des lettres de voiture, le prévoient expressément.

Dés lors, il est conseillé aux transporteurs de prévoir dans le contrat de transport, soit un montant par heure/jour, soit de ne pas fixer uniquement un prix de transport global, mais de le scinder en une partie fixe par heure et une partie variable par kilomètre.

A défaut de telle convention entre parties, le danger existe que les indemnités de chômage soient fixées sur la base de celles qui sont accordées par les compagnies d'assurances, à défaut d'autres éléments de référence. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ces indemnités sont irréalistes et basses, contrairement aux barèmes appliqués par les cours et tribunaux.

Exemple : un camion de charge utile de 12 tonnes – compagnies d'assurances : 30 EURO d'indemnité de chômage par heure ; Cours et tribunaux : 135 EURO.

4.3.10. L'empêchement à la livraison

Lorsqu'au lieu de destination, des circonstances empêchent la livraison, le transporteur doit demander des instructions à l'expéditeur.

Si le destinataire a usé de son droit de désigner un second destinataire et que ce dernier refuse la marchandise, le premier destinataire fait office d'expéditeur. Le destinataire qui a refusé, peut revenir sur sa décision tant que le nouvel expéditeur n'a pas donné de nouvelles instructions au transporteur.

Lorsque le transporteur ne reçoit pas d'instruction de l'expéditeur, il ne lui reste plus qu'à vendre la marchandise. La façon de procéder en cas de vente n'est pas fixée par la CMR qui renvoie à la législation nationale du lieu où la vente doit avoir lieu.

Le transporteur a un privilège sur la marchandise, c'est-à-dire qu'il peut se faire payer par préférence sur le produit de la vente, les créances de la lettre de voiture, les autres frais et droits de garde. Le solde du produit de la vente sera mis à la disposition de l'ayant droit de la marchandise. Si les frais grevant les marchandises dépassent le produit de la vente, le transporteur est créancier de la différence.

4.3.11. Le refus des marchandises

Lorsque le destinataire refuse les marchandises, le transporteur doit, une fois de plus, demander des instructions à l'expéditeur. Celui-ci a le droit d'en disposer sans avoir à produire le premier exemplaire de la lettre de voiture. Si l'expéditeur demande le retour de la marchandise, il ne se forme pas un nouveau contrat de transport, le contrat initial étant resté en cours faute de livraison à destination. Les frais afférents à la prolongation du contrat de transport seront à la charge du responsable de l'absence de livraison.

Si le transporteur ne reçoit pas d'instructions de l'expéditeur, il peut vendre la marchandise.

4.4. Les réserves du destinataire

Le destinataire peut émettre des réserves pour pertes ou avaries aux marchandises, ou pour retard à la livraison.

4.4.1. Les réserves pour pertes ou avaries

Pour le destinataire, les marchandises ne sont pas dans l'état décrit sur la lettre de voiture. Par la réserve, le destinataire ne demande pas encore des dommages et intérêts, il se réserve le droit de réclamation.

En cas de problème chez l'expéditeur, c'est le transporteur qui doit émettre des réserves sur la lettre de voiture. De même, à l'arrivée, le destinataire et le transporteur ont le droit, mais pas l'obligation, de demander de vérifier, ou de faire vérifier si les marchandises se trouvent encore dans le même état.

Ce constat peut donc se faire de commun accord par le destinataire et le transporteur qui, à cet effet, doivent se donner toutes facilités raisonnables. Cependant, même à défaut de constat contradictoire, le destinataire peut formuler dans certaines formes et certains délais, des réserves pour pertes ou avaries. Le fait qu'une constatation contradictoire ait eu lieu ou non, peut avoir son importance en ce qui concerne la recevabilité d'éventuelles demandes de dommages-intérêts ultérieures adressées au transporteur.

4.4.1.1. Il y a eu constatation contradictoire

S'il y a eu constatation contradictoire, le résultat de celle-ci ne peut plus être contesté, sauf s'il s'agit d'avaries ou de pertes non apparentes et si des réserves écrites sont notifiées au transporteur dans les sept jours (dimanches et jours fériés non compris) à dater de cette constatation.

Cela signifie que le transporteur a intérêt à procéder à une constatation contradictoire. A ce moment, il n'y a que pour les avaries et les pertes non apparentes qu'une réserve pourra encore être formulée et dans le délai limité de sept jours. A défaut, il existe une présomption irréfutable de conformité, sauf dol du transporteur.

4.4.1.2. Il n'y a pas eu de constatation contradictoire

Dans ce cas, le destinataire est réputé, « sauf preuve du contraire », avoir reçu la marchandise dans l'état décrit par la lettre de voiture, s'il n'a pas adressé des réserves au transporteur :

- Immédiatement, pour les pertes ou avaries apparentes
- Dans un délai de sept jours (dimanches et jours fériés non-compris) de la livraison, pour les pertes et avaries non apparentes.

L'on peut se demander si, après des réserves immédiates pour avaries apparentes (à l'emballage, par exemple), il faut notifier une nouvelle fois des réserves, écrites, dans les sept jours de la livraison si des avaries occultes sont constatées (après déballage des marchandises). En général, de nouvelles réserves ne seront pas nécessaires si la nature du dommage est la même (pas nécessairement son ampleur).

« Sauf preuve du contraire » signifie qu'en l'absence de constatation contradictoire et à défaut de réserves valables dans les délais mentionnés ci-dessus, il n'existera plus qu'une présomption de conformité. Le destinataire pourra encore prouver le contraire.

4.4.2. Les réserves pour le retard à la livraison

En cas de retard à la livraison, les réserves donnant ouverture à indemnité ne seront valables que si elles ont été formulées par écrit dans les 21 jours à dater de la mise à disposition du destinataire. Cette fois, il n'est pas précisé que les dimanches et les jours fériés ne sont pas compris.

4.4.3. La forme des réserves

A quelles conditions de forme les réserves doivent-elles répondre pour être valables ?
Comment doivent-elles être formulées ?

4.4.3.1. Les réserves à l'arrivée peuvent être verbales ou écrites

Il appartient au destinataire d'en apporter la preuve. Cette preuve peut être fournie par toutes voies de droit, présomptions comprises. Une reconnaissance explicite, ou même implicite du transporteur peut être acceptée comme preuve.

4.4.3.2. Les réserves postérieures doivent être écrites

Les réserves postérieures (pour avaries ou pertes non apparentes ou pour retard) doivent être formulées par écrit. Cet écrit peut être quelconque (lettre, télex, télégramme, ...). Une lettre recommandée n'est pas obligatoire, mais, une fois de plus, le destinataire devra en apporter la preuve...

4.4.3.3. Les réserves doivent être motivées

Elles doivent énoncer la nature générale de la perte ou de l'avarie. Une mention « sous réserve de déballage » ou « en mauvais état » est sans effet.

D'autre part, les réserves ne doivent pas contenir une évaluation du coût : cela ne se fera qu'à l'occasion de la réclamation postérieure.

4.4.3.4. Les réserves du destinataire ne doivent pas être acceptées.

Les réserves du destinataire ne doivent pas être acceptées par le transporteur pour produire un effet juridique. Cela contrairement aux réserves du transporteur à la prise en charge de la marchandise. La question de savoir si le chauffeur peut accepter des réserves ne se pose donc pas.

4.4.4. Cas des transports de déménagement

Pour les déménagements encore soumis à la loi de 1891, lorsque le destinataire a accepté les marchandises, il perd tout droit à une réclamation ultérieure, sauf en cas de réserves formulées par écrit et dans un certain délai, soit :

- immédiatement
 - Si la vérification des marchandises a été proposée au destinataire
 - Si l'avarie ou la perte partielle des marchandises est signalée par le transporteur au moment de la livraison. Dans ce cas, le destinataire doit admettre immédiatement la vérification des marchandises transportées.
- dans les 2 jours
 - S'il y a un dommage apparent ou une perte visible
- dans les 7 jours
 - S'il y a un retard dans la livraison
 - Si les dommages, manquants sont occultes et s'il est prouvé que ceux-ci sont antérieurs à la livraison (sauf si la vérification des marchandises avait été proposée au destinataire au moment de la livraison).

Le jour de la réception n'est pas comprise dans le délai.

L'absence de réserves écrites dans les délais fixés par la loi, éteint toute action contre le transporteur.

5. Les obligations et responsabilités de l'expéditeur

La CMR précise certains droits et les obligations de l'expéditeur sans les définir exactement.

En principe, l'expéditeur est celui qui donne, en son propre nom, l'ordre de transport. Ce n'est pas nécessairement celui qui remet la marchandise au chargement, car l'expéditeur peut avoir donné l'ordre d'aller charger chez un tiers.

La distinction qu'il y a lieu de faire entre l'expéditeur donneur d'ordre et l'expéditeur chargeur fait que le transporteur ne sait pas toujours à qui s'adresser lorsqu'il y a lieu de demander des instructions.

C'est la raison pour laquelle les conditions générales de transport routier élaborées par les organisations professionnelles de transporteurs prévoient généralement une disposition destinée à mettre fin à la confusion en précisant que ceux qui sont indiqués sur la lettre de voiture comme étant respectivement l'expéditeur ou le destinataire prennent, vis à vis du transporteur, cette qualité entre les parties.

5.1. Mentions de la lettre de voiture

L'expéditeur est responsable de « tous frais et dommages » pouvant résulter de l'inexactitude ou de l'insuffisance de certaines mentions portées sur la lettre de voiture.

Si ces mentions sont inscrites par le transporteur il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Une déclaration inexacte quant au poids de la marchandise peut mettre le véhicule en surcharge et être la cause de dommages au véhicule de transport ou d'un accident avec des tiers blessés ou tués. Une erreur dans l'adresse du destinataire peut retarder la livraison de la marchandise. Une déclaration erronée de la nature de la marchandise peut donner lieu à une amende infligée au transporteur par la douane. Dans tous ces cas, l'expéditeur sera à priori responsable du dommage occasionné.

5.2. Emballage

L'expéditeur est responsable envers le transporteur des conséquences dommageables des défauts de l'emballage, à moins qu'elles aient été apparentes et que des réserves n'aient pas été faites lors de la prise en charge ; Si un coulage abîme le véhicule ou si un cerclage lâche, retardant le voyage, l'expéditeur devra dédommager le transporteur.

5.3. Documents douaniers

L'expéditeur est responsable de l'insuffisance et de l'inexactitude des documents douaniers ou autres, comme de l'inexactitude des mentions de la lettre de voiture.

Le transporteur ne doit pas les vérifier mais il répond de leur perte ou de leur mauvais usage. L'indemnité à la charge du transporteur ne dépassera toutefois pas celle qui serait due en cas de perte de marchandises. Il convient donc d'expliquer au chauffeur l'utilisation des documents qui lui ont été remis.

5.4. Marchandises dangereuses

L'expéditeur doit avertir le transporteur qu'il lui confie une marchandise dangereuse.

La convention CMR ne définit pas ce qu'on entend par marchandises dangereuses, elle n'est pas limitative, comprenant toute marchandise qui dans le cadre d'un transport normal, constitue un danger immédiat pour la sécurité des personnes et des biens. Cette notion recouvre, bien sûr, les matières visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (A.D.R) mais elle peut encore s'étendre à d'autres matières qui sortiraient du champ d'application de l'accord ADR.

En confiant au transporteur des marchandises dangereuses, l'expéditeur doit mentionner, sur la lettre de voiture, la dénomination générale reconnue de la nature de la marchandise et le mode d'emballage. L'ADR lui impose de communiquer au transporteur le N° ONU, la dénomination marchandise conforme à l'ADR, suivie de la classe, du chiffre de l'énumération complété le cas échéant par la lettre, et suivie du sigle ADR.

L'expéditeur doit lui indiquer éventuellement les précautions à prendre au cours du transport.

En l'absence de lettre de voiture conforme, il appartiendra à l'expéditeur de prouver par toutes autres voies de droit qu'il a prévenu le transporteur du danger de la marchandise.

5.5. Le paiement du prix de transport

Même si la CMR ne le précise pas explicitement, l'expéditeur doit payer le prix de transport, sauf en cas d'expédition en « port dû ». Si le transport s'effectue avec port payé par le destinataire à l'arrivée, l'expéditeur garantit au transporteur le paiement de ses frais : prix de transport et frais accessoires (assurances, taxes, frais de douane).

5.6. La responsabilité ou coresponsabilité pénale de l'expéditeur

Certaines réglementations de police instaurent une responsabilité pénale ou coresponsabilité pénale de l'expéditeur pour certaines infractions

Exemple : selon la loi relative au transport de choses par route, il y a coresponsabilité du donneur d'ordre, du chargeur du commissionnaire - expéditeur qui aura sciemment :

- Omis de s'assurer que la licence de transport requise a été délivrée pour le véhicule automobile utilisé et que la lettre de voiture requise a été établie
- Donné des instructions ou posé des actes qui ont provoqué des infractions propres au transport (surcharge, dépassement des dimensions maximales, sécurité du chargement, non respect des temps de conduite et de repos des conducteurs ou des limitations de vitesses) ou qui, par promesses ou menaces, aura directement provoqué ces infractions.

Ces personnes seront punies au même titre que les auteurs des contraventions et délits commis par l'entreprise de transport

La responsabilité ou coresponsabilité pénale de l'expéditeur peut, dans certains cas, engendrer sa responsabilité contractuelle dans le cadre du contrat de transport.

6. La responsabilité du transporteur

6.1. La responsabilité pour perte, avarie ou retard

6.1.1. Principe : La présomption de responsabilité

Le transporteur doit livrer les marchandises dans l'état où il les a prises en charge et dans le délai convenu ou normal. Le transporteur est toujours présumé responsable pour les pertes et avaries ainsi que du retard survenu au cours du transport.

La responsabilité du transporteur découle du contrat, d'où son appellation « responsabilité contractuelle ».

En principe donc, le transporteur qui n'exécute pas, qui exécute mal ou qui exécute en retard le transport dont il a été chargé, est responsable du dommage qui résultera de ce défaut et , cela, quelle que soit la cause de ce défaut d'exécution : mauvais choix du véhicule ou de son chauffeur, état défectueux du véhicule, conduite imprudente et accident, etc.

L'expéditeur ou le destinataire qui ont une action en réparation du préjudice personnel contre le transporteur doivent seulement prouver l'existence de ce préjudice, car le transporteur supporte une obligation de résultat, remettre les marchandises à destination dans l'état de départ et dans les délais.

Si le transporteur peut prouver que la faute génératrice du dommage est imputable à quelqu'un d'autre, que certains faits dont il n'est pas responsable se sont produits ou qu'il s'est trouvé dans un cas de force majeure, la charge de la preuve sera renversée. En d'autres termes, ce sera au cocontractant à prouver malgré tout la responsabilité du transporteur.

La détermination dans le temps du moment de chargement et de la livraison est une notion importante. Elle conditionne le moment précis pendant lequel la responsabilité du transporteur en raison de la marchandise transportée, est engagée.

Le transporteur répond également des actes et omissions de ses préposés, pour autant que ceux-ci agissent dans l'exercice de leur fonction. En Belgique, il suffit que l'acte fautif du préposé soit commis pendant son service et qu'il soit en relation, même indirecte ou occasionnelle avec celui-ci, pour que la responsabilité du commettant soit engagée.

6.1.2. La perte totale – la perte partielle – l'avarie

Il y a perte totale lorsque rien n'est livré au destinataire

La perte partielle résulte de la comparaison entre la quantité de marchandises prise en charge et la quantité livrée. Le manquant peut être exprimé en nombre de colis ou en poids.

L'avarie est une détérioration de la marchandise, par exemple, la casse, l'humidité, etc..

Si la dépréciation de la marchandise est telle que cette marchandise a perdu toute valeur, il y aura avarie totale et non perte totale.

6.1.3. Le retard à la livraison

6.1.3.1. L'existence du retard

Il y a retard si la marchandise ne parvient pas à destination :

- Dans les délais prévus pour la livraison dans le contrat
- Dans les délais normaux

Le transporteur et l'expéditeur peuvent convenir d'un délai pour la livraison de la marchandise. L'existence de ce délai devra être établie par celui qui s'en prévaut. En principe, l'indication devra être portée sur la lettre de voiture, mais elle peut aussi résulter d'autres documents (correspondance, bon d'enlèvement, etc.). Celui qui revendique le délai doit bien entendu en apporter la preuve.

Si aucun délai n'a été prévu, il faut considérer que le transporteur doit se montrer diligent dans l'exécution de son transport et il faut lui reconnaître un délai raisonnable. La loi ne dit pas ce qu'il faut entendre par délai raisonnable, car il s'agit de circonstances. Il faut plus de temps pour circuler en hiver sur un parcours de montagne, qu'en été sur une autoroute (en général).

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un chargement partiel, il sera tenu compte du temps nécessaire pour rassembler un chargement complet dans des conditions normales. En messagerie internationale, on ne peut exiger (sauf tarif spécial) que le transporteur effectue le trajet avec un seul colis.

6.1.3.2. Les conséquences du retard

Dans certaines limites, le transporteur devra indemniser l'ayant droit pour les conséquences dommageables d'un retard, lorsque le délai convenu ou raisonnable a été dépassé. Mais l'ayant droit (destinataire ou expéditeur) ne doit pas être maintenu dans une expectative indéfinie. Au moment déterminé, il doit pouvoir considérer que la marchandise qui n'est pas arrivée est perdue.

Ainsi, d'après le CMR, lorsque la marchandise n'est pas arrivée à destination :

- 30 jours après l'expiration du délai pour la livraison, ou
- 60 jours après la prise en charge s'il n'y a pas eu de délai prévu, la marchandise est considérée comme perdue

Le transporteur devra alors payer les indemnités prévues en cas de perte totale. L'ayant droit à la marchandise reçoit donc une indemnité. Il se peut qu'il attache plus de valeur à la marchandise qu'à son indemnisation. Dans ce cas, en recevant paiement de l'indemnité due pour la marchandise perdue, il peut demander d'être averti si la marchandise est retrouvée dans l'année.

Si cette éventualité se produit, l'ayant droit a 30 jours pour réclamer la marchandise, il devra alors payer les créances résultant de la lettre de voiture et rembourser l'indemnité pour perte de la marchandise. Il pourra déduire de ce remboursement les frais et, s'il y a droit, l'indemnité pour retard.

A défaut d'une demande écrite ou d'instructions dans les 30 jours de l'avis que la marchandise est retrouvée, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur peut disposer de la marchandise conformément à la loi du pays où elle se trouve.

Exemple :

Des objets personnels, sans grande valeur commerciale, sont pris en charge le 1^{er} avril, aucun délai n'est prévu, mais il s'agit d'un transport incomplet de Bruxelles à Paris. On ne peut pas dire « raisonnablement » qu'il faut plus de deux mois pour rassembler une charge complète.

Le 1^{er} juin, le destinataire constate que les objets ne sont pas arrivés. Il en avertit le transporteur qui ne parvient pas à retrouver les colis. Aussi le destinataire obtient-il une indemnité de par exemple 100 EUROS.

A ce moment, il peut signaler au transporteur qu'il désire être avisé en cas de découverte des objets. Le 1^{er} septembre, après le nettoyage des vacances, on retrouve les objets en question et on avertit le destinataire.

Celui-ci a jusqu'au 1^{er} octobre (30 jours à partir du 02/09) pour réclamer les marchandises, à condition de payer les frais de transport et de rembourser les 100 EUROS. Si les objets sont retrouvés au bout de 2 ans et si le destinataire n'a pas demandé d'être avisé de leur découverte, le transporteur pourra faire vendre la marchandise à son profit.

6.2. Les causes générales d'exonération de responsabilité

Si le transporteur peut prouver que le fait générateur du dommage est imputable à l'expéditeur ou au destinataire, ou à la nature (vice) de la marchandise, ou qu'il s'est trouvé dans un cas de force majeure (circonstance inévitable et insurmontable). La charge de la preuve sera renversée. En d'autres termes, ce sera à l'ayant droit de prouver malgré tout la responsabilité du transporteur.

6.2.1. La faute ou l'ordre de l'ayant droit (expéditeur – destinataire – préposés)

Le transporteur est dégagé de sa responsabilité s'il prouve que la perte, l'avarie ou le retard ont eu pour cause une faute de l'expéditeur ou du destinataire, ou un ordre de l'un d'eux ou de quelqu'un agissant en leur nom.

Par contre lorsque la cause de la perte de l'avarie ou du retard est indépendante de la faute, même réelle de l'expéditeur ou du destinataire, la responsabilité du transporteur reste entière.

6.2.2. Le vice propre de la marchandise

L'exonération jouera aussi en cas de vice propre de la marchandise. Une marchandise avariée n'arrivera jamais fraîche. La preuve du vice propre de la marchandise incombe au transporteur qui s'en prévaut. Lorsque ce vice est prouvé, l'expéditeur supporte la responsabilité des dommages causés de ce fait aux autres marchandises chargées dans le véhicule.

6.2.3. Les circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier

Le transporteur est déchargé de sa responsabilité si 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.

Cette disposition vise les cas de force majeure, événements à la fois imprévisibles et insurmontable, même s'ils ne sont pas étranger à l'activité ou à l'entreprise du transporteur.

Exemples : avalanches, naufrage, éboulement de rochers sur la voie publique, incendie dans le tunnel du Mont Blanc, ...

Il appartient au transporteur d'établir le cas de force majeure auquel il a été confronté et son lien de causalité avec le dommage à la marchandise ou avec le retard à la livraison.

6.2.3.1. Restriction importante prévue par la CMR

Même si le dommage est survenu à cause d'une défaillance technique du véhicule, le transporteur devra assumer sa responsabilité quitte à exercer un recours contre le constructeur.

Cette solution a même déjà été appliquée par les tribunaux en cas de défectuosité du groupe frigorifique, considéré comme une partie essentielle du véhicule.

6.2.3.2. Dans la pratique ...

a) – Les circonstances atmosphériques

Les circonstances atmosphériques auraient donc du présenter un caractère à la fois imprévisible et insurmontable pour être libératoires pour le transporteur

b) L'incendie du véhicule

Pour être exonéré de sa responsabilité, le transporteur doit avoir pris toutes les précautions possibles nécessaires. Lorsque la cause de l'incendie reste inconnue, la responsabilité du transporteur est retenue.

c) Le vol

Les tribunaux considèrent généralement que le vol ne constitue une circonstance libératoire que si le transporteur n'a commis personnellement aucune imprudence.

En cas de vol du véhicule et de sa cargaison, rares sont les décisions judiciaires qui admettent la force majeure en faveur du transporteur quand la chose se passe en Italie.

Les vols de marchandises ne se commettent pas uniquement en cours de transport. Les procédés les plus astucieux sont utilisés par des pseudo transporteurs ou des pseudo clients qui opèrent par téléphone au nom de sociétés connues. Il faut donc vérifier soigneusement l'identité de ceux avec qui l'on traite sous peine de voir sa bonne foi surprise par des escrocs.

d) Dommages causés par des clandestins

Exemple : le fait qu'au cours d'un transport de Marrakech et transitant par Casablanca et Cadix suivant un itinéraire notoirement exposé aux réseaux clandestins d'immigration, des passagers se soient introduits dans le semi-remorque, par le toit en polyester, n'est pas en soi insurmontable, même si ces conditions étaient peu prévisibles et difficilement envisageables. Le transporteur est tenu de procéder à des contrôles périodiques de la marchandise.

e) La grève des douaniers

La grève des douaniers ne peut être admise comme circonstance libératoire pour le transporteur que si ses effets ont bien été insurmontables.

f) L'accident ou l'incident de roulage

Il faut apprécier les circonstances particulières de l'accident ou de l'incident pour déterminer si elles sont ou non libératoires pour le transporteur.

g) Les manifestations de viticulteurs, d'agriculteurs, etc.

Ces dernières années, des groupes de viticulteurs ou d'agriculteurs mécontents de l'importation de produits d'origine étrangère s'en sont pris à ceux qui transportent ces produits, détruisant les cargaisons, abîmant les véhicules et blessant même les chauffeurs, cela devant des forces de l'ordre impuissantes

Dans ce cas, les tribunaux ont exonéré les transporteurs de la perte des marchandises, admettant l'existence de la force majeure. Pour les dommages, au véhicule, le transporteur possède un recours contre la commune sur le territoire de laquelle ces dommages se sont produits.

h) Les interdictions de circulation

Le transporteur ne peut ignorer les interdictions de circulation pendant certains jours fériés ou pendant le week-end, il doit donc organiser ce transports en conséquence.

6.3. Les causes particulières d'exonération de responsabilité ou « causes privilégiées »

Afin de faciliter la tâche du transporteur dans la formulation de la preuve de l'exonération, la CMR a établi une liste des causes particulières à régime spécial.

Dans tous ces cas, et à condition que le transporteur prouve le cas et la possibilité que le dommage en ait découlé, il sera exonéré de sa responsabilité. Il appartient donc au transporteur de prouver la causalité entre ce fait et le dommage.

Toutefois, si cette preuve n'est pas rapportée, il est prévu que le transporteur peut se contenter de prouver que, eu égard aux circonstances de fait, il est seulement possible que ce fait ait causé le dommage. La causalité sera alors présumée, mais l'ayant-droit à la marchandise pourra prouver à son tour que le fait invoqué n'a pas causé le dommage.

Ce système fort complexe est souvent mal compris. Il ne faut pas croire que le transporteur peut se contenter d'invoquer un fait. Il doit également prouver que ce fait a, ou a pu, causer le dommage. Il est certain que la preuve d'une possibilité est plus aisée que la preuve d'un fait établi, mais elle doit être de toute façon rapportée.

L'ayant-droit peut de son côté faire la preuve que le dommage ne résulte pas de l'une des causes et renverser ainsi la présomption qui joue en faveur du transporteur.

6.3.1. Emploi de véhicules ouverts et non bâchés lorsque cet emploi a été convenu de manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture

La condition est claire, s'il n'y a pas de lettre de voiture, la mention ne peut y figurer et la présente cause d'exonération ne peut être invoquée.

Exemple : un expéditeur demande de transporter des tôles en camion non bâché nonobstant la pluie, les tôles rouillent. Le transporteur n'est pas responsable s'il établit que la rouille a pu résulter de l'absence de bâche et s'il produit une lettre de voiture portant l'accord signé de l'expéditeur sur l'utilisation d'un véhicule non bâché.

En l'absence d'accord écrit sur ce point, le transporteur doit pour le moins faire accepter ses réserves avant de prendre la marchandise en charge sous peine d'être déclaré responsable des avaries reconnues.

D'autre part, cette cause d'exonération ne pourrait être invoquée pour justifier un manquant d'une importance anormale ou la perte d'un colis.

6.3.2. Absence ou défectuosité d'emballage pour des marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées.

Lorsqu'une marchandise qui doit normalement être emballée ne l'est pas, c'est l'expéditeur qui en principe est responsable du dommage qui en résulte.

Par contre, les tribunaux estiment souvent que le transporteur ne peut invoquer une insuffisance d'emballage si elle était apparente et qu'il a néanmoins pris l'envoi en charge sans réserves, en raison de son devoir de vérifier l'état extérieur de l'emballage.

En outre, le transporteur doit avoir pris personnellement toutes les mesures nécessaires pour éviter ou limiter le dommage.

6.3.3. Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou une personne agissant pour le compte de l'un d'eux.

C'est en matière d'arrimage que l'on rencontre le plus de litiges et il faut s'y arrêter. En effet, les décisions judiciaires rendues vont dans des directions divergentes pour ne pas dire extrêmes et ce notamment parce qu'elles subissent l'influence de concepts juridiques nationaux solidement enracinés. Les jurisprudences belges et françaises appliquent ainsi avec beaucoup de réticence cette cause d'exonération.

Il faut donc veiller scrupuleusement à indiquer sur la lettre de voiture que l'expéditeur a effectué lui-même et sous sa seule responsabilité le chargement et l'arrimage, mieux encore, le transporteur routier veillera à ce que les marchandises chargées sur le véhicule soient arrimées et calées de façon à ce que ce véhicule ne constitue pas un danger pour la circulation. Indépendamment des règles de droit privé particulières au contrat de transport, les règles fondamentales du code de la route lui imposent de toute façon cette obligation.

6.3.4. Nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et de rongeurs.

Le transporteur n'est pas responsable si certaines marchandises se détériorent par leur nature même.

Toutefois, si le transporteur s'est engagé à prendre des précautions spéciales ou si celles-ci s'imposent normalement, sa responsabilité peut encore être retenue.

Les transports sous température dirigée

Si le transport est effectué au moyen d'un véhicule aménagé pour soustraire la marchandise à l'influence du chaud ou du froid, des variations de température ou de l'humidité de l'air, le transporteur ne pourra invoquer l'exonération portant sur la nature périssable de la marchandise que pour autant qu'il fournisse la preuve que toutes les mesures nécessaires ont été prises quant au choix, à l'entretien, à l'emploi de ces aménagements et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales reçues.

6.3.5. Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis

Si des marques sont ambiguës ou si elles sont mal apposées de sorte qu'elles disparaissent en cours de route, les colis pourront par la suite être mal identifiés et faire l'objet de perte dans les entrepôts ou d'erreurs de livraison. La CMR en a donc fait une cause spéciale d'exonération.

6.3.6. Transport d'animaux vivants

Le transporteur peut invoquer cette cause d'exonération s'il établit qu'il s'est conformé aux instructions de l'expéditeur, à la réglementation en la matière et qu'il a pris en outre les mesures normales eu égard aux circonstances (protection contre les intempéries, alimentation, abreuvement, etc.).

Exemple : lors d'un transport d'Espagne en France de cervidés vivants, la mortalité des animaux survenue en cours et à l'issue du transport a été imputée au stress subi par les animaux sauvages à la suite de leur capture et de leur mise à bord du véhicule. Le transporteur a ainsi été exonéré de toute responsabilité quant au dommage.

6.4. Le calcul de l'indemnité due par le transporteur

En cas de perte, d'avarie ou de retard, le transporteur qui ne peut s'exonérer de sa responsabilité comme vu supra, doit réparer le préjudice subi par l'expéditeur ou le destinataire, dans les limites précisées ci-dessous. Souvent, le préjudice est estimé par un expert et fixé par voie judiciaire.

Le transporteur ne doit pas remplacer les marchandises perdues mais bien payer des dommages et intérêts compensatoires de la perte ou de l'avarie, y compris dans certains cas le préjudice commercial prouvé.

Pour tous les transports entrant dans le champ d'application de la convention CMR, une limitation légale de la responsabilité du transporteur est instaurée. Toute clause contraire, qu'elle allège ou aggrave la responsabilité du transporteur, même si elle fait l'objet d'une convention spéciale, est nulle de droit. Jamais les tribunaux ne pourraient la faire appliquer.

D'autre part, la CMR ne règle que la responsabilité du transporteur en raison de la marchandise transportée. Les autres aspects de la responsabilité contractuelle, les indemnités compensatoires pour les dommages survenus au matériel de transport, la réparation du préjudice causé par la non exécution totale du contrat de transport, doivent être appréciées sur la base du droit national complémentaire.

6.4.1. En cas de perte totale ou partielle de la marchandise

6.4.1.1. Fixation de la valeur de la marchandise

La valeur à prendre en considération est celle de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge.

Lorsqu'une marchandise est sujette à des variations de valeur, il est normal que le transporteur ne soit tenu à rembourser que sa valeur connue au moment du départ. Sinon le risque deviendrait pour lui aléatoire et il ne pourrait même pas s'assurer convenablement...

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 l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

6.4.1.2. Limites de réparation

La convention CMR institue toutefois une limitation de réparation particulièrement importante. Il s'agit, en fait, non d'un forfait que le transporteur doit acquitter indépendamment du préjudice réel mais d'un plafond de remboursement pour la valeur de la marchandise.

L'indemnité calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge ne pouvait dépasser initialement 25 francs – or par kilogramme du poids brut manquant et actuellement, dans la plupart des états CMR, cette indemnité ne peut dépasser 8,33 droits de tirage spéciaux (DTS) par kilogramme du poids brut manquant. Le poids brut correspond au poids pris en charge par le transporteur et comprend donc le poids de la marchandise et celui de son emballage.

Le droit de tirage spécial (DTS) constitue une unité de compte constituée de monnaies différentes pondérées selon leur importance dans le commerce international. Le DTS est géré par le Fonds Monétaire International (FMI), organisation qui groupe la majorité des états du monde. Il présente une stabilité relative due à l'amortissement des fluctuations monétaires sur un nombre assez important de monnaies.

D'autre part, dans certains états non membres du FMI, la limite de responsabilité du transporteur CMR reste fixée comme précédemment à 25 francs – or par kilogramme.

Le DTS est coté quotidiennement par le FMI et le cours est publié dans les principaux journaux spécialisés en matière financière (l'Echo de la bourse, le Financieel Economische Tijd, etc.).

Par exemple, en date du 22 Septembre 2003, un DTS valait 1,34 EURO. En conséquence, 8,33 DTS valait 11,16 EURO. Le bris d'une machine électronique de 500kg serait donc indemnisé, à la date du 22 septembre 2003 à raison de $500 \times 11,16$ soit 5.580 EURO, quelle que soit sa valeur réelle beaucoup plus élevée.

Rappelons qu'il ne s'agit pas d'un plafond, d'une limite supérieure qui ne joue pas systématiquement mais seulement pour les marchandises qui ont une valeur au kilogramme supérieure au plafond résultant de la conversion des DTS en francs belges.

Cette conversion s'effectue à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. Dans ce dernier cas, un choix judicieux de date peut favoriser, le cas échéant, le transporteur. En tout état de cause, le transporteur routier doit veiller à adapter les clauses particulières de sa police d'assurance couvrant sa responsabilité contractuelle en cas de perte ou d'avarie à la marchandise, afin de lier le montant de la garantie prévue au contrat au moins à la valeur du DTS.

6.4.1.3. Suppléments éventuels

Outre le montant de l'indemnité pour perte de marchandises calculée et limitée comme précisé ci-dessus, sont également dus en totalité ou en partie, le prix de transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport. Ces sommes seront dues intégralement en cas de perte totale et proportionnellement à la perte en cas de manquant. En ce qui concerne le remboursement du prix de transport, il n'aura évidemment lieu que si le prix a déjà été payé.

Des divergences d'interprétation de la convention peuvent néanmoins surgir pour l'application de cet article, notamment en ce qui concerne les droits de régie, les droits d'accises ainsi que sur l'étendue des frais encourus à l'occasion du transport en particulier les frais de magasinage, d'expertise, le voyage retour, etc.

NB : D'autres dommages – intérêts ne sont pas dus.

Cela signifie que le préjudice moral et surtout commercial ne sont pas normalement indemnisables. Cette remarque est importante car très souvent le préjudice commercial allégué représente de fortes sommes : indemnité pour rupture de contrat lorsque le destinataire ne peut revendre la marchandise dans les conditions prévues, indemnité pour immobilisation du matériel endommagé en cours de transport, etc.

6.4.2. En cas d'avarie à la marchandise

En cas d'avarie, le transporteur paie le montant de la dépréciation calculée d'après la valeur de la marchandise fixée comme en cas de perte.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser :

- Si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale
- Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée

6.4.3. En cas de retard

A condition de prouver qu'il a subi un préjudice réel, l'ayant droit pourra obtenir une indemnité qui ne pourra pas dépasser le prix de transport.

Si le retard à la livraison est dû au fait que le transporteur ne s'est pas présenté à temps au lieu de prise en charge des marchandises à transporter, la limitation de responsabilité pour ce retard pourra être refusée au transporteur.

6.4.4. Cumul des indemnités

Compte tenu de l'absence de dispositions réglementant le cumul des diverses indemnités, rien ne fait obstacle à ce cumul, dans le cas où, par exemple, l'envoi est partiellement livré et la partie livrée tardivement avariée. Il y aura lieu d'appliquer à chaque indemnité la limitation qui est la sienne. Toutefois, lorsque l'avarie a été causée par un retard, la jurisprudence dominante considère qu'il y a lieu d'appliquer les dispositions concernant le cas d'avarie à la marchandise.

6.4.5. Déclaration de valeur ou d'intérêt spécial à la livraison

Si le chargeur veut échapper à ces règles limitant l'étendue de la responsabilité du transporteur, il pourra prendre un accord avec ce dernier sur ce point par une mention inscrite dans la lettre de voiture et moyennant un supplément de prix à convenir.

6.4.5.1. Déclaration de valeur

L'expéditeur peut déclarer que la marchandise a une valeur supérieure à 8,33 DTS par kilo de poids brut. Dans cette éventualité, en cas de perte ou d'avarie, l'indemnité peut alors être égale à la valeur déclarée pour autant que la clause soit bien inscrite dans la lettre de voiture. Ainsi, pour la machine électronique, l'expéditeur pourra déclarer qu'elle a une valeur de 100.000 EURO et dans ce cas, le montant déclaré se substituera à la limite de 8,33 DTS.

6.4.5.2. Intérêt spécial à la livraison

L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte, d'avarie ou de dépassement des délais convenus. Dans ce cas, il pourra, jusqu'à concurrence de l'intérêt déclaré, réclamer une indemnité égale au préjudice supplémentaire dont il apporte la preuve.

Le destinataire peut avoir intérêt à ce que la marchandise arrive dans un délai fixé (par exemple si la marchandise doit être embarquée sur un navire déterminé ou si la pièce doit servir à une réparation). A ce moment, il peut stipuler que tout retard entraînera le paiement d'une indemnité de X francs par jour. Le transporteur sait à quoi s'en tenir puisqu'il a été averti par la lettre de voiture et qu'il a pu réclamer un supplément de prix à raison de la responsabilité spéciale dont il prend le risque.

En outre il faut faire la distinction entre le délai convenu et l'intérêt spécial. Le délai convenu sert à fixer l'étendue du retard, mais il ne permet pas de réclamer une indemnité qui dépasserait le prix du transport. Pour arriver à ce résultat, il faut, sur la lettre de voiture, indiquer quel sera le montant de l'indemnité que l'on sera en droit de demander en cas de retard. Cette mention constitue un moyen indirecte de couvrir notamment le préjudice commercial.

N.B : la fixation de cette indemnité ne doit pas se faire de manière fantaisiste ou exagérée. Il ne suffit pas que l'expéditeur stipule que le retard d'un jour lui donnera droit à une indemnité d'un million. Il faudra prouver qu'effectivement il a subi un dommage supplémentaire de cet ordre.

Il y aura donc une double limitation : d'une part, celle qui a été indiquée sur la lettre de voiture, d'autre part, celle du dommage effectif.. Cette double limitation joue aussi pour la déclaration de valeur qui n'est jamais qu'un plafond, dont il faut démontrer qu'il est atteint pour toucher la somme correspondante.

6.4.6. Cas particulier des transports de déménagement

Pour les transports de déménagement, dans le cadre général de la responsabilité contractuelle, le transporteur est tenu au paiement des seuls dommages qui ont été prévus ou que l'on pouvait prévoir lors de la conclusion du contrat. Toutefois, si le transporteur (ou son chauffeur) commet un dol, c'est à dire une faute intentionnelle dans le but de nuire à autrui, par exemple, le vol. Il sera tenu au paiement des dommages même exceptionnels non prévus ni prévisibles ;

D'autre part, le transporteur peut, avec l'accord de son client, limiter sa responsabilité.

Exemple : le transporteur ne peut être rendu responsable des avaries survenues aux meubles qui lui ont été confié, suite à l'immobilisation du véhicule en frontière, dans le cadre d'un déménagement.

Cet accord peut faire l'objet d'une convention expresse, écrite et signée par l'expéditeur. Cette limitation peut généralement figurer dans des conditions générales de transport.

Pour être opposables, ces clauses doivent avoir été connues et acceptées explicitement (signature du donneur d'ordre) ou même tacitement (clauses connues et non contestées par le donneur d'ordre du transporteur lors de la conclusion du contrat.

6.4.7. Responsabilité extra – contractuelles

La responsabilité peut avoir plusieurs sources :

- Contractuelle : limitée à l'engagement pris contractuellement par les parties. Lorsqu'un transporteur s'engage vis à vis de l'expéditeur à transporter des tôles de Liège à Paris, il s'agit d'un engagement contractuel. S'il y a manquement à cet engagement (perte, avarie ou retard), le transporteur est tenu de dédommager l'ayant droit à la marchandise, dans la mesure à ce qui est prévu ci avant.
- Extra-contractuelle : (quasi – délictuelle), c'est à dire trouvant sa source dans une faute, une négligence ou une imprudence, qui est en dehors du contrat et de ses prévisions. Ainsi, la faute du transporteur qui a laissé s'abîmer les tôles est une faute contractuelle. Supposons qu'en voulant décharger, le transporteur recule et renverse un muret de l'usine. Cette faute n'a rien de contractuel, ce n'était pas prévu au contrat et pourtant, il y aura réparation.
- Délictuelle : faute intentionnelle réprimée devant la justice pénale. Si le transporteur a volé les tôles, il devra aussi réparation à l'ayant droit. Mais en outre, il risque d'aller en prison.

En principe, celui qui se plaint qu'un dommage lui a été occasionné, doit dire quelle source de responsabilité il invoque. On ne peut cumuler les responsabilités, sauf si les dommages sont distincts.

L'ayant droit pourra réclamer à la fois la réparation de son muret (responsabilité quasi – délictuelle), des tôles abîmées par l'accident (responsabilité contractuelle), voire même des manquants dus à un vol (responsabilité délictuelle).

En principe, les lois qui régissent le contrat de transport, national ou international, ne visent la responsabilité contractuelle. Pour échapper aux limitations de responsabilité, il suffirait de dire que l'on se fonde sur la responsabilité quasi – délictuelle.

Dés lors, la CMR dispose que si l'action en réparation se fonde sur la responsabilité extra – contractuelle, le transporteur pourra de toute façon se prévaloir des règles de la CMR qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Par contre, ce qui n'est pas prévu par la CMR sera jugé selon le droit national applicable au contrat de transport.

Exemple : une action en justice contre un transporteur qui n'a pas fourni le véhicule promis.

6.5. Les conséquences du dol ou de la faute lourde

Le transporteur ne peut cependant pas se prévaloir des règles limitant ou excluant 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.

Le dol est toute espèce d'artifice dont quelqu'un se sert pour tromper autrui. Il s'agit donc d'un fait intentionnel, visant à nuire à autrui. La faute équivalente au dol témoigne soit d'une négligence qui est la marque d'un mépris total de l'intérêt d'autrui, soit d'une ignorance impardonnable pour un professionnel. Dans le cas de dol, celui qui a commis la faute, l'a fait exprès. Dans le cas de la faute équivalente, celui qui l'a commise l'a fait presque exprès. C'est la raison de l'exception.

On déconseille fortement la pratique selon laquelle certains transporteurs laissent, en cas d'absence du destinataire, les colis devant la porte ou à l'intérieur du magasin, ou encore sur certains quais de déchargement, et repartent sans décharge.

7. Les actions en justice

7.1. Le droit d'action contre le transporteur

A partir de la date de la livraison, un délai est ouvert pendant lequel les parties peuvent présenter des réclamations et intenter une action en justice.

Qui peut agir et en quelle qualité ?

Le destinataire désigné et/ou l'expéditeur. L'un et l'autre d'ailleurs s'ils ne réclament pas deux fois réparation pour le même préjudice et s'ils peuvent invoquer un préjudice personnel.

Le propriétaire de la marchandise, non partie au contrat de transport, ne peut agir en justice contre le transporteur.

7.2. Les actions en justice

7.2.1. Les tribunaux compétents

Les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la CMR peuvent être portés :

- Devant une juridiction d'un des états contractants choisie d'un commun accord entre les parties
- Suivant la volonté du demandeur (celui qui intente l'action), devant les juridictions du pays sur le territoire duquel :
 - o Le défendeur (celui contre qui l'action est intentée) a sa résidence habituelle, son siège principal, succursale ou agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu ou
 - o Le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison.

Vu ce vaste éventail de possibilités, le transporteur se sachant menacé par une action judiciaire, aura souvent avantage à prendre l'initiative pour que le procès ait lieu devant le tribunal de son choix.

Toutefois, le transporteur belge qui a effectué un transport entre deux pays étrangers ne pourra, dans certains cas, porter le litige devant un tribunal belge s'il n'a pas pris la précaution de convenir préalablement de cette possibilité dans le contrat ou dans la lettre de voiture.

Au surplus, les règles de compétences établies par la CMR écartent celles d'autres conventions. Par exemple, la convention de Bruxelles du 27/09/1968 entre les 6 pays d'origine du marché commun. Il en va de même de celles qui pourraient découler de conventions bilatérales conclues entre les états contractants à la CMR.

- Le contrat de transport peut également prévoir que les éventuels litiges qui en résulteront seront soumis à un tribunal arbitral, pourvu que celui-ci applique la présente convention.

7.2.2. Les effets de l'action en justice

Dès que le tribunal est saisi valablement d'une action découlant d'un transport donné, il ne peut être intenté une nouvelle action pour les mêmes causes, entre les mêmes parties devant un autre tribunal.

De même, lorsque le tribunal, valablement saisi aura jugé et que le jugement sera définitif, il le sera également dans tous les autres pays, dès que les formalités prescrites auront été accomplies et sans que la cause puisse être à nouveau jugée et révisée.

Cette disposition, qui reconnaît l'autorité de la chose jugée aux décisions prononcées dans d'autres pays que celui de l'exécution du contrat vise à éviter des successions de procès. Elle constitue un danger cependant. Le transporteur belge assigné en Italie aura tendance à faire le mort. Le jour où le jugement italien le condamnant par défaut sera exécuté en Belgique, il n'aura plus aucun moyen de se défendre et devra payer.

7.2.3. Les délais pour intenter l'action en justice – la prescription

Afin d'éviter des chicanes éternelles, on exige que les actions en justice soient intentées dans un délai que l'on appelle prescription. Une fois ce délai passé, l'action ne sera plus recevable.

Cette règle vaut qu'il s'agisse de questions de responsabilités ou de paiement du prix de transport. Ce délai de prescription écoulé, le titulaire d'un droit à un paiement ou une indemnité ne peut plus le faire valoir, et ce même dans le cas où son adversaire a engagé une procédure en justice.

Ainsi, l'action éventuelle que le défendeur veut introduire pour annuler ou atténuer les effets de l'action dirigée contre lui (appelée demande reconventionnelle) devra être intentée dans le délai prévu, faute de quoi elle ne sera plus recevable. C'est là un principe que l'on oublie souvent.

7.2.4. Les dispositions de la CMR en matière de prescription

7.2.4.1. Durée du délai

Toutes les actions auxquelles peuvent donner lieu les contrats de transports soumis à la CMR sont prescrites après un an. Ce délai est impératif, il est interdit d'y déroger pour l'allonger ou pour le réduire. Toutefois en cas de dol ou de faute considérée d'après la loi comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans.

7.2.4.2. Point de départ du délai de prescription

A partir de quand faut – il calculer ce délai de prescription ?

- En cas de perte, d'avarie ou de retard : à partir du jour de la livraison
- En cas de perte totale : à partir du 30^{ième} jour de l'expiration du délai convenu, où s'il n'y a pas de délai convenu, à partir du 60^{ième} jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur.
- Dans tous les autres cas (c'est à dire refus d'exécuter le contrat pour le tout ou pour partie, de prendre la marchandise en charge, de payer le prix du transport, etc.) : 3 mois à dater de la conclusion du contrat.

Ainsi la durée totale de la prescription se calcule comme suit :

- | | |
|---|--|
| - Avarie, perte partielle, retard : | 1 an à partir de la réception |
| - Perte totale si délai de livraison : | 13 mois à partir du délai de livraison |
| - Perte totale, sans délai de livraison : | 14 mois à partir du chargement |
| - Les autres cas : | 15 mois à partir du contrat |

Le jour à partir duquel on calcule, n'est pas compté.

Ainsi, si une livraison a lieu le 5 octobre, le délai commence à courir le 06 octobre pour expirer le 05 octobre de l'année suivante.

7.2.4.3. Suspension de la prescription

A raison de certaines causes, le délai de prescription peut être suspendu. En cas de suspension de la prescription, le temps écoulé avant l'acte qui a provoqué la suspension n'est pas perdu. Ce temps comptera pour le calcul du délai en cas d'arrêt de la suspension.

Pour savoir si le délai est écoulé, on comptera donc le temps couru avant la suspension et après son arrêt. La situation est tout à fait différente en cas d'interruption de la prescription.

En droit belge, les parties peuvent suspendre de commun accord (expressément ou tacitement) une prescription déjà commencée.

Une réclamation écrite adressée au transporteur suspend la prescription (ce n'est le cas que pour la première réclamation). Une lettre, un constat de huissier, un télégramme, un télex peuvent constituer un écrit valable. Toutefois, c'est à celui qui invoque la suspension de la prescription à le prouver. La suspension produit ses effets au jour de la réception de la réclamation par le transporteur.

Toutefois, en cas de contestation sur la réception de la réclamation, le tribunal peut considérer que l'envoi (prouvé) de la réclamation dans les délais suspend valablement la prescription. Cette distinction peut trouver toute son importance à l'époque de certains longs week-ends, lorsque la prescription se joue à un ou quelques jours près.

La prescription restera suspendue aussi longtemps que le transporteur ne repoussera pas clairement la réclamation et ne renverra pas les pièces qui y étaient jointes, ce qu'il aura intérêt à faire rapidement pour permettre à la prescription de reprendre son cours sans retard. Si la réclamation n'est repoussée que partiellement, la prescription ne reprendra son cours que pour la partie qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de celui qui l'invoque.

La règle ne vaut pas dans l'hypothèse inverse d'une réclamation écrite adressée par le transporteur à l'expéditeur, par exemple pour obtenir le paiement des frais de transport. Dans ce cas, la suspension est régie par la loi de la juridiction saisie.

7.2.4.4. Interruption de la prescription

En cas d'interruption de la prescription, le temps écoulé avant l'acte interruptif est perdu. Une nouvelle prescription ne pourra s'accomplir que moyennant l'écoulement d'un nouveau délai de durée complète.

7.2.4.5. Les actions récursoires

Les actions récursoires doivent, à peine de déchéance, être introduites dans un délai d'un mois à dater de l'assignation qui donne lieu au recours.

7.2.5. La prescription pour les transports de déménagement

8.2.5.1. Durée du délai

Les actions relatives aux transports nationaux de déménagement, se prescrivent après 6 mois maximum. Les transports internationaux de déménagement, se prescrivent après un an maximum. Certaines actions échappent à ces durées de prescription, dans les cas de fraude, de vol, de fait qualifié par la loi pénale.

7.2.5.2. Point de départ du délai

- perte totale : du jour où le transport aurait dû être effectué
- perte partielle, avarie : du jour de la remise des marchandises
- retard : du jour où le transport aurait dû être effectué
- application irrégulière du tarif ou erreur de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires : du jour du paiement
- autres actions : du jour où le transport est effectué

Exemple : pour le paiement du prix du déménagement, la prescription part du jour où le transport est effectué et non du jour où la facture est envoyée.

7.2.5.3. Suspension de la prescription

En droit belge, les parties peuvent suspendre de commun accord (expressément ou tacitement) une prescription déjà commencée.

7.2.5.4. Interruption de la prescription

La prescription est interrompue par une citation ou une assignation en justice (exploit d'huissier citant en justice celui que l'on veut empêcher de prescrire). La prescription peut encore être interrompue par la reconnaissance par le débiteur de sa dette avant l'expiration du délai de prescription.

Exemple :

- Le donneur d'ordre ne paie pas le prix de transport convenu et le transporteur lui adresse une lettre de mise en demeure. Le donneur d'ordre répond qu'il a des difficultés actuelles de trésorerie et propose de payer le montant de la facture en trois mensualités. Il reconnaît de ce fait sa dette.
- Le transporteur écrit à son client qu'il fera tout son possible pour que le règlement du dommage intervienne dans les délais les plus rapides. Il reconnaît de ce fait qu'il est responsable du dommage.

A dater de cette reconnaissance, un nouveau délai de 6 mois pour les transports nationaux et d'un an pour les transports internationaux commence à courir.

Si le donneur d'ordre n'exécute pas ses engagements, le transporteur devra donc l'assigner en justice dans le nouveau délai de 6 mois, une nouvelle mise en demeure, même par recommandé, ne suffira donc pas.

7.2.5.5. On peut renoncer à la prescription acquise

Lorsque la prescription est commencée, les parties, de commun accord, peuvent expressément ou tacitement renoncer à la prescription acquise.

7.2.5.6. Les actions récursoires

Les actions récursoires doivent, à peine de déchéance, être introduites dans un délai d'un mois à dater de l'assignation qui donne lieu au recours.

8. Dispositions relatives aux transports effectués par des transporteurs successifs

La CMR traite du transport régi par un contrat unique mais exécuté par plusieurs transporteurs successifs. Le second transporteur et les éventuels suivants deviennent partie au contrat de transport du fait de leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, même si le déplacement qu'ils effectuent n'est pas international.

8.1. Responsabilités à l'égard de la marchandise

9.1.1. Chaque transporteur est responsable du transport total

L'acceptation de chaque transporteur successif se fait par la délivrance d'un reçu au précédent. Il indiquera également son identité sur l'exemplaire de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise (le deuxième). Il pourra ainsi apposer sur ce document des réserves comme dit plus haut. En l'absence de réserves, les transporteurs suivants sont censés avoir reçu la marchandise en bon état apparent et conformément aux indications de la lettre de voiture. La position de chaque transporteur est vis-à-vis de son prédécesseur, identique à celle du transporteur unique à l'égard de l'expéditeur.

9.1.2. Action en responsabilité

L'action en responsabilité en cas de perte, avarie ou retard, ne peut se faire que contre le premier transporteur, le dernier transporteur ou le transporteur sous lequel la marchandise a subi la perte, l'avarie, ou le retard. Le recours peut également se faire contre plusieurs de ces transporteurs.

9.2. Recours entre transporteurs

Le transporteur qui a payé l'indemnité n'est pas nécessairement celui qui est en faute. Ce sera le cas si l'expéditeur a agi contre le premier transporteur, mais que l'avarie, la perte ou le retard a été provoqué par le second transporteur. Il y a alors recours contre le responsable.

- Le transporteur qui a payé l'indemnité pour exercer son recours contre le ou les autres transporteurs qui sont réellement responsables du dommage. En définitive, devront supporter les indemnités celui ou ceux responsables, proportionnellement à leur responsabilité.
- Si l'on ne peut déterminer quels sont les transporteurs auxquels la responsabilité est imputable, la charge de l'indemnité due est répartie proportionnellement à la part de rémunération du transport qui revient à chaque transporteur. Si un des transporteurs responsable est insolvable, la part qui lui incombe sera répartie entre tous les transporteurs en proportion de la part de rémunération qui leur revient.
- Le transporteur contre lequel un autre transporteur exerce son recours ne peut contester le montant de l'indemnité si elle a été fixé par un jugement mettant fin à un procès dont il a été averti et auquel il a pu intervenir. Il est donc nécessaire que tous les transporteurs successifs soient appelés au procès fait au premier d'entre eux.
- Le délai de prescription (identique au point 8.4.2.) prend cours à partir de la décision judiciaire définitive fixant l'indemnité à payer ou du paiement effectif de celle-ci.
- Les transporteurs sont autorisés à déroger entre eux aux règles de répartition des indemnités qu'ils doivent.

C'est la seule exception à la règle qui rend nulle les clauses du contrat de transport non conformes à la CMR.

9. Nullité des stipulations contraires à la CMR

Il n'est pas permis aux parties contractantes de déroger directement ou indirectement aux dispositions de la CMR. Celles-ci s'appliquent nonobstant toute règle de droit interne ou toute convention particulière qui lui serait contraire, qu'elle allège ou aggrave la responsabilité du transporteur.

Même si les parties en ont expressément convenu, jamais un tribunal ne pourrait y faire droit. Entre les intérêts divergents des transporteurs et des usagers, la CMR a réalisé une transaction qui s'impose à tous.

La CMR prohibe les clauses par lesquelles le transporteur se fait céder le bénéfice de l'assurance ainsi que toute autre chose analogue. Certains tribunaux avaient ainsi déclaré nulle la clause d'abandon de recours contre le transporteur, que l'on trouve dans certaines polices d'assurance de marchandises. La CMR ne couvrant que le contrat de transport et non le contrat d'assurance.

Dès lors, si la clause de renonciation à tout recours contre le transporteur avait été incluse dans le contrat de transport, elle aurait été jugée nulle comme contraire à l'article 41 de la CMR. Par contre une telle clause insérée dans le contrat d'assurance souscrit par l'expéditeur ou le destinataire a comme effet que l'assureur couvre la marchandise ainsi que la responsabilité du transporteur qui est en droit de se prévaloir de cette couverture.

10. Les garanties de paiement du prix de transport

Si la loi se montre sévère à l'égard du transporteur en instituant une lourde présomption de responsabilité en cas de retard et pour les dommages et pertes survenus aux marchandises en cours de transport, elle lui accorde néanmoins des garanties spéciales de paiement.

En effet, la loi dote le transporteur routier ou voiturier d'un privilège mobilier spécial et lui permet de refuser de se dessaisir de la marchandise jusqu'à son paiement, on dit qu'il a un droit de rétention.

10.1. Le privilège du transporteur

A concurrence des frais de voiture et des dépenses accessoires, le transporteur routier est un créancier privilégié pendant qu'il détient la marchandise et pendant les 24 heures qui suivent la délivrance au propriétaire ou au destinataire, pourvu qu'ils en aient conservé la possession.

10.1.1. Sens du mot privilège

Le privilège est un droit que la qualité de la créance donne à un créancier d'être aux autres créanciers, même hypothécaires.

Le privilège est donc un droit de préférence entre créanciers attaché à la seule qualité de la créance. Il permet ainsi à un créancier d'être payé avant les autres sur le prix d'un bien déterminé ou des biens de son débiteur, il bénéficie ainsi d'un tour de faveur.

Tout privilège suppose donc des concurrents, en l'espèce plusieurs créanciers qui se disputent l'avoir de leur débiteur.

10.1.2. Quand s'exerce le privilège ?

Le privilège peut être exercé dès que les créanciers sont amenés à faire valoir simultanément leurs droits sur les biens de leur débiteur insolvable, soit :

- en cas de faillite pour un débiteur commerçant
- en cas de concordat judiciaire ou par abandon d'actif

10.1.3. Catégories de privilèges

Un seul privilège porte sur tous les biens du débiteur : : celui des frais de justice, certains privilèges portent sur un ensemble de biens, tels tous les biens meubles, ce sont les privilèges généraux : citons entre autres, les rémunérations des travailleurs, les cotisations dues à l'ONSS, les taxes et impôts dus à l'état.

D'autres privilèges, les plus nombreux, portent sur certains biens déterminés, ce sont les privilèges spéciaux, citons en quelques uns :

- Le privilège du bailleur sur tout ce qui garnit l'immeuble loué
- Le privilège de l'aubergiste sur les effets du voyageur
- La créance du commissionnaire sur les valeurs des marchandises expédiées, déposées ou consignées entre ses mains
- La créance de l'assureur sur la chose assurée
- Etc.

10.1.4. Concours et rang des privilèges

La multiplication des privilèges crée un problème. Dans quel ordre les créanciers se présenteront-ils au paiement ? La loi hypothécaire établit entre eux une hiérarchie suivant la qualité des privilèges. La loi n'a d'ailleurs pas dressé une classification complète des privilèges. Il subsiste des cas non prévus que le juge devra résoudre en déterminant les créances qui méritent la plus grande faveur.

La loi accorde une priorité aux frais de justice qui ont permis de conserver ou de réaliser les biens grevés de privilèges. Les privilèges spéciaux priment, sauf exceptions, les privilèges généraux.

L'aubergiste, le voiturier et le créancier gagiste peuvent dans certaines circonstances primer les autres créanciers privilégiés. Toutefois, la matière est tellement complexe que la plupart des concours entre privilèges doivent être tranchés par voie judiciaire.

10.1.5. Principes du privilège du transporteur routier (voiturier)

11.1.5.1. Historique

La préférence accordée au voiturier remonte à l'antiquité, où les romains donnaient déjà au voiturier une hypothèque privilégiée.

Ce privilège ancien est basé sur les justifications suivantes :

- Le transporteur traite avec des personnes dont il ignore souvent la solvabilité
- Il a la responsabilité de la garde de la marchandise transportée
- L'importance de son activité sur le plan économique mérite qu'on le favorise.

10.1.5.2. Qu'entend-on par voiturier ?

La loi hypothécaire ne parle pas de transporteur mais bien de voiturier et vise toute personne qui se charge de transporter, moyennant rémunération des objets mobiliers par terre, par air et par eau.

10.1.5.3. Créance privilégiée

Le privilège s'attache aux frais de voiture et dépenses accessoires :

- Les frais de voiture sont le coût du transport proprement dit
- Les dépenses accessoires comprennent notamment les frais d'emmagasinement, de douane, de transit et autres dépenses nécessaires – quoique non provoquées par le voiturier lui même pour que les marchandises à transporter parviennent à destination.

10.1.5.4. Assiette du privilège

Le voiturier ne peut exercer, sur les marchandises qu'il vient de transporter, de droit de préférence pour les frais afférents à des transports antérieurs. Ce droit n'existe d'ailleurs que jusqu'à la livraison des marchandises transportées, il ne peut donc se reporter d'un voyage à un autre.

Exemple :

Le 10 mai 2003, le transporteur X transporte pour Y 5 tonnes de papier offset, il n'est pas payé.

Le 29 août 2003, le transporteur X transporte pour Y du matériel d'imprimerie. Il ne peut se prévaloir d'un privilège sur le matériel d'imprimerie pour se faire payer du premier transport.

Toutefois, s'il s'agit d'un seul contrat exécuté en plusieurs fois, si le même contrat demande plusieurs voyages, les marchandises livrées en dernier lieu restent grevées du privilège pour le tout.

Exemple :

Le transporteur X s'engage à transporter pour Y 500 tonnes de papier offset en trois mois. Le contrat s'exécutera en plusieurs transports. Si X n'est pas payé pour les premiers voyages, il pourra faire valoir son privilège sur la dernière livraison pour les transports antérieurs impayés.

10.1.5.5. Durée du privilège

Le voiturier conserve son privilège aussi longtemps qu'il n'a pas délivré les marchandises au destinataire et pendant les 24 heures qui suivent la livraison si le destinataire en a conservé la possession.

Si le destinataire est propriétaire de la marchandise, le privilège du voiturier ne s'éteint pas lorsque le destinataire confie la marchandise à un tiers, à titre de gage, de dépôt ou de prêt.

10.1.5.6. Mode d'exercice de ce privilège

Le voiturier peut exercer son privilège, selon le cas, en exerçant un droit de rétention, en intentant une action en justice ou en formant opposition auprès de la personne qui détient de la marchandise.

Si la marchandise a été assurée, en cas de sinistre, les droits du voiturier se reportent sur l'indemnité d'assurance. Toutefois, pour faire valoir ses droits, le voiturier devra former opposition entre les mains de l'assureur.

Ces deux modes d'exercice du privilège ne sont certes pas simples à mettre en œuvre et l'intervention d'un avocat est souvent nécessaire. Plus simple à réaliser est l'exercice du droit de rétention qui s'accomplit par une opération fort simple, le refus de livrer la chose transportée.

10.2. Le droit de rétention du transporteur

Ce droit est une des matières les plus délicates du droit civil. Limitons nous à l'essentiel.

10.2.1. Principe

D'une manière générale, le droit de rétention est le droit en vertu duquel une personne qui détient une chose appartenant à autrui est fondée à en différer la restitution jusqu'au paiement de ce qui lui est dû par son propriétaire.

Le droit de rétention est donc un moyen de défense et non un droit sur la marchandise.

10.2.2. Conditions requises

- Il faut d'abord qu'il y ait contrat de transport
- Il faut que l'ordre des prestations n'ait pas été modifié. Le transporteur ne pourrait exercer son droit de rétention avant l'exécution du transport.
- Le droit de rétention ne peut être invoqué contrairement aux règles de la bonne foi, par exemple, si le transporteur a par sa faute avarié la marchandise, avarie qui a conditionné le refus de paiement du destinataire.

10.2.3. Mode d'exercice

Il semble à priori difficile de concilier le droit de rétention avec la délivrance de la marchandise au destinataire et son agréation par celui-ci, agréation dont dépend précisément la créance du transporteur.

Rien n'empêche le transporteur de délivrer la majeure partie des choses transportées et de n'exercer son droit de rétention que sur partie du chargement. Le conseil d'un avocat spécialisé en matière de transport est toujours recommandé.

10.3. La compensation

Si Antoine doit à Arthur 2.500 Euro pour un transport de véhicule et qu'Arthur doit à Antoine 2.000 Euro pour l'achat d'une voiture, on se trouve devant une situation complexe dans laquelle Antoine et Arthur sont à la fois débiteurs et créanciers de l'autre.

Cette situation est extrêmement fréquente dans la vie des affaires où les rapports souvent multiples s'entrecroisent et s'enchevêtrent à loisir.

La solution normale serait que chacun paie ses dettes, mais elle comporte un double mouvement de fonds inutile. Il est bien plus simple que la dette la plus faible s'éteigne et que seul subsiste la dette la plus élevée à concurrence de la différence entre les deux. C'est le système de la compensation.

10.3.1. La compensation légale

En droit belge, la compensation s'opère de plein droit, même sans manifestation de la volonté des parties, même à l'insu des débiteurs pour autant qu'un certain nombre de conditions rigoureuses soient remplies.

Les plus essentielles des conditions sont les suivantes :

- Les dettes réciproques doivent toutes deux avoir pour objet des choses interchangeables de même espèce (ex : des sommes d'argent).
- Les deux dettes doivent être liquides, c-à-d. certaines, incontestées.
- Les deux dettes doivent être exigibles, aucun terme convenu pour leur paiement.

10.3.2. La compensation conventionnelle

Il se peut que les parties veuillent compenser des dettes réciproques qui ne satisfassent point à toutes ces conditions mais alors la compensation ne s'opérera pas de plein droit. Elle ne sera plus légale, mais bien conventionnelle, ce qui implique l'accord des deux parties.

10.3.3. La compensation unilatérale

Dans la pratique, souvent une des parties s'arroge le droit de compenser unilatéralement des dettes ou pseudo dettes réciproques, même contestées, voir même incombant in fine à un autre débiteur (assureur)

Exemple : lorsque le client retient d'office sur la facture du transporteur une certaine somme en compensation du préjudice qu'il estime avoir subi pour perte, avarie ou retard.

Cette retenue opérée sur les frais de transport est arbitraire et de nombreuses décisions judiciaires ont condamné cette pratique

11. Conclusion

La CMR, qui régit actuellement la plupart des contrats de transports nationaux et internationaux de marchandises par route a le mérite de donner un exposé, généralement clair et uniforme, des principaux droits et obligations des parties.

Les conditions générales imprimées sur les lettres de voiture – documents de transports distribués par les organisations professionnelles des transporteurs, complètent la CMR dans de nombreux domaines.

D'autre part, la responsabilité que la CMR met à charge du transporteur en raison de la marchandise transportée entraîne une obligation naturelle d'assurance de cette responsabilité, sans laquelle il ne peut y avoir de saine gestion de l'entreprise.

La conclusion et l'exécution d'un contrat de transport font surgir de nombreux problèmes juridiques très complexes au sujet desquels le transporteur est trop souvent mal éclairé.

Chapitre III - Le transport de produits dangereux par route (ADR).

Diverses réglementations issues des recommandations de l'ONU régissent, à travers le monde, le transport des marchandises dangereuses. En Belgique, il s'agit de réglementations européennes, ADR pour la route, RID pour le chemin de fer, ADN pour les voies navigables, IMDG pour le transport maritime et la réglementation IATA pour le transport aériens, auxquelles s'ajoutent des textes locaux applicables sur le territoire national

1. Quelles sont les matières dangereuses

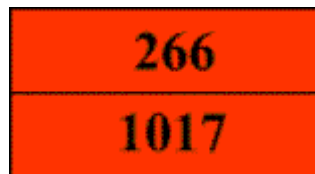
Toute matière, ou objet répondant aux critères de classement définis par l'ONU dans chaque classe de danger. Sont classées dans la classe 3, par exemple, les matières liquides inflammables ayant un point d'éclair inférieur à 60°C.

L'ONU liste environ 2 700 matières ou objets connus dangereux. Ils sont désignés par un numéro à quatre chiffres (n° UN) et un nom spécifique. En plus, existent environ 300 rubriques génériques permettant de désigner les préparations, déchets ou matières non listées. Exemples : l'essence porte le n° UN1203, le gazole UN 1202, les aérosols UN 1950. Un produit inflammable non listé pourra être désigné par UN 1993, liquide inflammable, n.s.a. (n.s.a. tenant pour « non spécifié par ailleurs »). Ce nom sera alors suivi du composant chimique présentant le risque.

Et, en plus du code ONU à 4 chiffres, chaque matière est représentée par un code danger à 3 chiffres, qui permet d'évaluer rapidement les risques présentés par la substance transportée. Le premier chiffre indique le danger principal (la classe de danger selon tableau précédent) ; s'il est redoublé, cela exprime une intensification du danger (ex : 33, liquide très inflammable) ; s'il est suivi d'un deuxième chiffre différent, ce dernier exprime un danger secondaire ; parfois, un troisième chiffre exprime un danger subsidiaire.

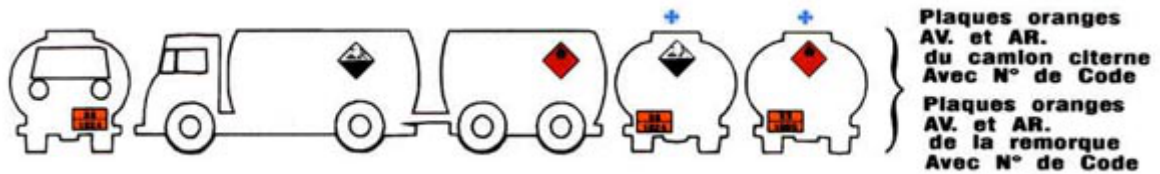
Si la lettre X précède le code de danger, cela signifie que la matière réagit dangereusement avec l'eau.

Ce code associé à un deuxième code représentatif de la marchandise elle-même, est inscrit sur une plaque qui a cette forme :



Par exemple 266 montre que l'on a un gaz (2) très (6) toxique (6). Ainsi, le code danger 266 signifie "émanation du gaz très toxique. Le code ONU 1017 permet d'identifier précisément la matière, ici le chlore C12.

Cette plaque doit obligatoirement être apposée sur l'avant et l'arrière du véhicule, parfois sur le côté. D'autres plaques rappelant les dangers encourus y sont associés (ce sont les symboles correspondant du tableau ci-dessous) :



2. Classification des matières dangereuses

Classe 1 - Explosifs

1.1



Matières ou objets présentant un danger d'explosion en masse (exemple : TNT).

1.2



Matières ou objets présentant un danger de projection, mais non d'explosion en masse (exemple : obus militaire).

1.3



Matières ou objets présentant un danger d'incendie ainsi qu'un danger minime d'explosion par effet de souffle ou de projection, mais non d'explosion en masse (exemple: feu d'artifice).

1.4



Matières ou objets ne présentant pas de risque notable, les effets d'explosion se limitant à l'emballage et n'entraînant pas de projection appréciable ou de fragmentation importante (exemple : mèches de sûreté, balles d'armes à feu).

1.5



Matières ou objets peu sensibles, mais présentant un risque d'explosion en masse semblable à celui de la division 1.1 (exemple : explosifs de sautage de mines).

1.6



Objets extrêmement peu sensibles, ne présentant pas de risque d'explosion en masse (exemple : objets contenant des matières détonantes peu sensibles, objets EEPS : explosifs extrêmement peu sensibles).

Classe 2 - Gaz

2.1



Gaz inflammables (exemple : propane).

2.2



Gaz ininflammables, non toxiques et non corrosifs (exemple : azote).



Oxygène
Oxygène UN1072 ou UN1073 en chargement mixte.

2.3



Gaz toxiques (exemple : monoxyde de carbone).

2.4



Gaz corrosifs (exemple : ammoniac).

Classe 3 - Liquides inflammables



Liquide dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 61°C (exemples : essence, méthanol, diesel).

Classe 4 - Solides inflammables, matières sujettes à l'inflammation spontanée et matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables

4.1



Solides inflammables (exemple : allumettes de sûreté).

4.2



Matières sujettes à l'inflammation spontanée (exemple : phosphore jaune).

4.3



Matières qui, au contact de l'eau, deviennent spontanément inflammables (exemple : carbure de calcium).

Classe 5 - Matières comburantes et peroxydes organiques

5.1



Matières qui, en libérant de l'oxygène ou d'autres comburants, peuvent provoquer ou faciliter la combustion d'autres matières, combustibles ou non (exemple : nitrate d'ammonium).

5.2



Peroxydes organiques contenant la structure bivalente «-O-O-» pouvant libérer de l'oxygène très facilement, devenant ainsi un comburant puissant sujet à une décomposition explosive ou sensible aux chocs ou à la friction (exemple : peroxyde de dibenzoyle).

Classe 6 - Matières toxiques et matières infectieuses

6.1



Solides ou liquides toxiques par inhalation, ingestion ou absorption cutanée, groupe d'emballage I ou II (exemple : arsenic (ge I) ou phenol (ge II)).



Matières nocives du groupe d'emballage III (exemple : pesticides benzoïques).

6.2



Organismes, ou toxines de ceux-ci, connus comme étant infectieux ou susceptibles de présenter un danger d'infection pour les humains et les animaux (exemple : virus de la rage). En étiquette seulement.

Classe 7 - Matières radioactives



Matières radioactives aux termes de la *Loi sur le contrôle de l'énergie atomique* et dont l'activité est supérieure à 74 kBq/kg (exemple : hexafluorure d'uranium).

Classe 8 - Matières corrosives



Matières pouvant causer une nécrose de la peau et matières corrodant les métaux tels l'acier ou l'aluminium non plaqué (exemple : acide sulfurique, hydroxyde de potassium).

Classe 9 - Matières ou produits divers

9.1



Matières ou produits présentant des risques justifiant la réglementation de leur transport, mais qui ne sont pas compris dans une autre classe (exemple : amiante blanc, BPC).

9.2

Matières présentant des dangers pour l'environnement (exemple : pesticides en solution).
Aucune étiquette ni plaque.

9.3



Déchets dangereux

Les marchandises dangereuses classées à l'ADR sont identifiées par :

- un numéro ONU (Organisation des Nations Unies) ;
- une désignation officielle de transport (nom correspondant au N° ONU);
- un numéro d'étiquette de danger principal (en général, le numéro des étiquettes de danger est le même que la classe de danger), éventuellement associé de 1 ou de 2 étiquettes de danger secondaire
- un groupe d'emballage (I, II ou III) correspondant à leur degré de danger.

3. Classement et désignation

Comme vu ci dessus, il existe neuf classes principales et des sous-classes de danger qui regroupent les matières par type de danger. Chaque matière ou objet est obligatoirement affecté à une seule classe mais des risques subsidiaires (RS) doivent identifier les dangers multiples (exemple : classe 3, RS 6.1). Dans la plupart des classes, les produits sont affectés à un groupe d'emballage lié au danger du produit.


Les groupes d'emballage sont au nombre de trois, exprimés en chiffres romains :

Nature du danger	Groupe d'emballage
Important	I
Moyen	II
Mineur	III

Le transport de matières dangereuses peut s'effectuer en vrac (solides) ou en citernes (liquides, gaz, poudres) lorsque cela est permis par les règlements terrestres ou maritimes. Ces règlements autorisent également le transport en GRV (grands récipients vrac) homologués jusqu'à 3m³.

Dans les autres cas, les marchandises doivent être emballées dans des emballages simples (fûts par exemple), ou combinés (réunion de petits emballages dans des emballages extérieurs). À l'exception des marchandises en quantités limitées, les emballages et GRV sont fabriqués sous assurance qualité à partir de prototypes homologués par des laboratoires agréés. Cette homologation est certifiée par une marque spécifique, contenant des informations techniques, apposée par le fabricant de l'emballage.

Exemple de marquage (emballage pour des solides) :

 4G/X120/S/11/F FEA1258/CART	Il s'agit d'une caisse en carton (4G), testée suivant les épreuves du groupe d'emballage I (X serait Y pour le groupe II et Z pour le groupe III), pour un poids de 120 kg brut (120), utilisable pour des matières solides ou des emballages intérieurs (S), fabriquée en 2011 (11) homologuée par un laboratoire français (F). Suivent le nom du laboratoire, le n° du PV d'agrément et le nom du fabricant de l'emballage, détenteur de l'emballage.
---	---

3.1 Etiquetage et marquage des colis

Selon les réglementations, des marques et des étiquettes spécifiques sont obligatoires sur les colis. D'une manière générale, tous les colis portent l'étiquette de danger correspondant à la classe et, dans certains cas, une, voire deux, étiquettes identifiant les risques subsidiaires (étiquette format 10 cm x 10 cm). Une marque « Dangereux pour l'environnement » doit figurer sur les colis de matières répondant à ces critères.



4. Documents de transport

Tout transport de marchandises dangereuses doit être accompagné d'une déclaration d'expédition, remplie et signée par l'expéditeur, engageant sa responsabilité sur l'exactitude du classement et le respect des conditions d'emballage et d'étiquetage des colis et des engins de transport.

Pour le transport routier ADR, le transporteur met à disposition des membres d'équipage des consignes écrites de première intervention, dans la langue qu'ils lisent et comprennent.

En outre, selon le cas, doivent se trouver à bord du véhicule :

- le certificat de formation du conducteur (Brevet ADR)
- un document d'identification pour chaque membre d'équipage avec photographie (sûreté)
- le certificat d'agrément du véhicule (citernes et explosifs) ;

**CERTIFICAT D'AGRÈMENT POUR LES VÉHICULES TRANSPORTANT CERTAINES
MARCHANDISES DANGEREUSES**

Ce certificat atteste que le véhicule désigné ci-après remplit les conditions requises par l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR)

1. Certificat No:	2. Constructeur du véhicule:	3. N° d'identification du véhicule:	4. No d'immatriculation (le cas échéant):
5. Nom et siège d'exploitation du transporteur, utilisateur ou propriétaire:			
6. Description du véhicule:¹			
7. Désignation(s) du véhicule selon le 9.1.1.2 de l'ADR:² EX/II EX/III FL OX AT MEMU			
8. Dispositif de freinage d'endurance:³ <input type="checkbox"/> Non applicable <input type="checkbox"/> L'efficacité selon le 9.2.3.1.2 de l'ADR est suffisante pour une masse totale de l'unité de transport de ___t ⁴			
9. Description de la (des) citerne(s) fixe(s)/du véhicule-batterie (le cas échéant): 9.1 Constructeur de la citerne: 9.2 Numéro d'agrément de la citerne/du véhicule-batterie: 9.3 Numéro de série de construction de la citerne/identification des éléments du véhicule-batterie: 9.4 Année de construction: 9.5 Code-citerne selon le 4.3.3.1 ou le 4.3.4.1 de l'ADR: 9.6 Dispositions spéciales TC et TE selon le 6.8.4 de l'ADR (si applicable) ⁶ :			
10. Marchandises dangereuses autorisées au transport: Le véhicule remplit les conditions requises pour le transport des marchandises dangereuses affectées à la (aux) désignation(s) des véhicules indiquée(s) au No 7. 10.1 Dans le cas des véhicules <input type="checkbox"/> marchandises de la classe 1, y compris le groupe de compatibilité J EX/II ou EX/III ³ <input type="checkbox"/> marchandises de la classe 1, à l'exception du groupe de compatibilité J 10.2 Dans le cas d'un véhicule-citerne/véhicule-batterie ³ <input type="checkbox"/> seules les matières autorisées d'après le code-citerne et toute disposition spéciale indiqués au No 9 peuvent être transportées ⁵ ou <input type="checkbox"/> seules les matières suivantes (classe, No ONU, et si nécessaire groupe d'emballage et désignation officielle de transport) peuvent être transportées: Seules les matières qui ne sont pas susceptibles de réagir dangereusement avec les matériaux du réservoir, des joints, des équipements et des revêtements protecteurs (si applicable) peuvent être transportées.			
11. Observations:			
12. Valable jusqu'au:		Cachet du service émetteur	
		Lieu, date, signature	

¹ Selon les définitions des véhicules à moteur et des remorques des catégories N et O telles que définies dans l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la Construction des véhicules (R.E.3) ou dans la Directive 97/27/CE.

² Biffer toute mention inutile.

³ Cocher la mention valable.

⁴ Mentionner la valeur appropriée. Une valeur de 44 tonnes ne limitera pas la "masse maximale admissible d'immatriculation / en service" indiquée dans le(s) document(s) d'immatriculation.

⁵ Matières affectées au code-citerne indiqué au No 9 ou à un autre code-citerne autorisé selon la hiérarchie au 4.3.3.1.2 ou 4.3.4.1.2, compte tenu, le cas échéant, de la ou des dispositions spéciales.

⁶ Non exigé lorsque les matières autorisées sont énumérées au No 10.2.