



La Convention de transport des Marchandises par la Route (C.M.R.)

V1.00

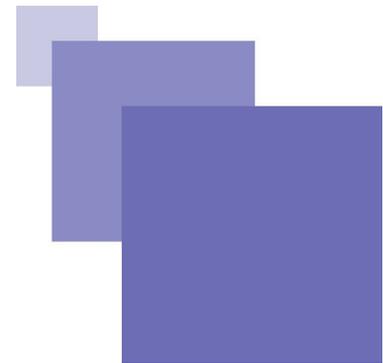
**CENTRE DE COMPÉTENCES HAINAUT LOGISTIQUE -
HOUDENG GOEGNIES**

07/02/2014

Objectifs	7
Introduction	9
I - Les caractéristiques de la CMR	11
A. Définition et éléments caractéristiques du contrat de transport.....	11
B. Les parties au contrat de transport.....	12
II - Le régime juridique du contrat de transport	13
III - Conclusion et exécution du contrat de transport	15
A. La conclusion du contrat de transport.....	15
B. La lettre de voiture.....	15
IV - Le déroulement du transport	19
A. La prise en charge de la marchandise.....	19
B. Le chargement et l'arrimage des marchandises.....	20
C. Le devoir de vérification du transporteur.....	21
D. Les réserves du transporteur.....	22
E. La liste de contrôle publiée par l'I.R.U.....	23
F. Les empêchements au transport.....	25
G. La livraison des marchandises.....	26
H. Les formalités douanières.....	27
I. Les réserves du destinataire.....	28
V - Les obligations et responsabilités de l'expéditeur	31
A. Les mentions de la lettre de voiture et l'emballage.....	31
B. Les marchandises dangereuses.....	32
VI - La responsabilité du transporteur	35
A. La responsabilité pour perte, avarie ou retard.....	35
B. Les causes générales d'exonération de responsabilité.....	39
C. Dans la pratique	40
D. Le calcul de l'indemnité due par le transporteur.....	41
E. En cas de perte totale ou partielle de la marchandise.....	41
F. En cas d'avarie à la marchandise.....	43

G. Les conséquences du dol ou de la faute lourde.....	44
VII - Les actions en justice	45
VIII - Dispositions relatives aux transports effectués par des transporteurs successifs	47
IX - Nullité des stipulations contraires à la CMR	49
X - Les garanties de paiement du prix de transport	51
Conclusion	57

Objectifs



La C.M.R. est un **document indispensable** à tout logisticien. Au terme de cette partie, vous serez capable, *en utilisant la documentation de référence*, de **compléter ce document**.

Introduction



Image 1 Remarque

Les informations contenues dans ce dossier sont un **condensé** de la **législation** relative à la convention de transport des marchandises par la route. Il s'agit donc d'un texte légal que vous devez **être capable d'utiliser** pour

remplir les documents de transports. **Il ne faut en aucun cas étudier ces notes.**

Vous pouvez trouver le texte dans son intégralité à cette adresse :

http://lexinter.net/Conventions%20Internationales/convention_de_geneve_%28cmr%29.htm

Les caractéristiques de la CMR

Définition et éléments caractéristiques du contrat de transport	11
Les parties au contrat de transport	12

A. Définition et éléments caractéristiques du contrat de transport



Définition : Contrat de transport

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 **déla**i et moyennant un certain **prix**.

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.



Remarque : 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, ...)



Complément : Les 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**.

B. Les parties au contrat de transport

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

- l'expéditeur ;
- le transporteur ;
- le destinataire.

L'expéditeur

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



Remarque

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.

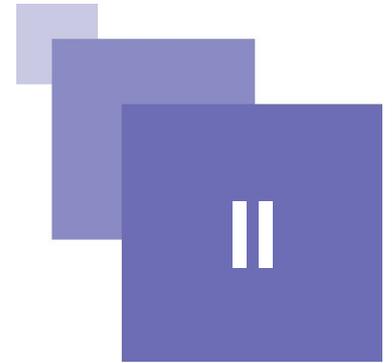
Le transporteur

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.

Le régime juridique du contrat de transport



Texte légal : 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).

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).



Exemple

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. »



Attention

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**.

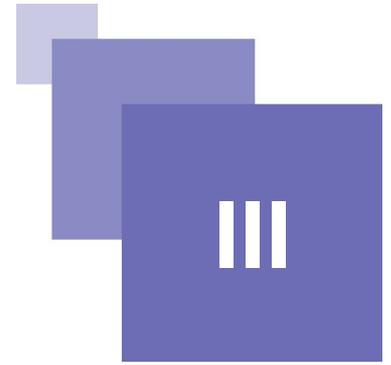
Les règlements administratifs et de police

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).

Conclusion et exécution du contrat de transport



La conclusion du contrat de transport	15
La lettre de voiture	15

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.**

Un modèle de CMR est disponible ici. (cf. Modèle le lettre de voiture - CMR)

A. La conclusion du contrat de transport

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**.



Définition : 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.

B. La lettre de voiture

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.



Conseil

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.



Remarque

Sauf preuve contraire déterminante pouvant être apportée par toutes voies de droit (autres écrits, documents douaniers, etc.), on se fierà 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.

La reconnaissance de la prise en charge

Le transporteur en signant la lettre de voiture **reconnait 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**.

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 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.

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.



Remarque

- 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.
- Depuis le 1er janvier 2003, un nouveau modèle de lettre de voiture doit être utilisé.



Attention

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

Le déroulement du transport

IV

La prise en charge de la marchandise	19
Le chargement et l'arrimage des marchandises	20
Le devoir de vérification du transporteur	21
Les réserves du transporteur	22
La liste de contrôle publiée par l'I.R.U.	23
Les empêchements au transport	25
La livraison des marchandises	26
Les formalités douanières	27
Les réserves du destinataire	28

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.

A. La prise en charge de la marchandise

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.



Remarque

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.



Définition : 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 en 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.



Exemple

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**.

B. 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 quelle 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.



Remarque

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



Complément

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 à 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.



Conseil

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

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.

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.



Exemple

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.



Complément

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.

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.



Attention

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).

D. 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.

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.



Complément

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**.



Remarque

Le risque de perdre un client est parfois préférable au paiement d'importantes indemnités.

E. 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.



Méthode

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.



Conseil

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.

Sinon, demandez des instructions à votre chef ou refusez l'exécution du transport.

Liste de contrôle de la CMR

F. Les empêchements au transport

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.



Remarque

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

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.



Exemple

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.



Remarque

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.



Complément

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.

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.

G. 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.



Remarque

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**.



Texte légal

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.



Rappel : 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**.



Exemple

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.

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.

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.



Remarque

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.

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, ce sont souvent des usages et considérations pratiques qui devront fournir la réponse.

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.

H. Les formalités douanières

Le transporteur international doit accomplir les formalités douanières en présentant les **documents** accompagnant la marchandise transportée au bureau 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.

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.



Complément : 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.

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

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 puisse pas 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.



Conseil

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.

L'empêchement à la livraison

Lorsque, au lieu de destination, des **circonstances empêchent la livraison**, le transporteur doit **demandeur des instructions** à l'expéditeur.

Le refus des marchandises

Lorsque le destinataire **refuse les marchandises**, le transporteur doit, une fois de plus, **demandeur des instructions** à l'expéditeur.

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

I. Les réserves du destinataire



Fondamental

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

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 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'avarie 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.

En cas de non-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**.

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.



Méthode : La forme des réserves

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

Les réserves à l'arrivée peuvent être verbales ou écrites

Il appartient au **destinataire** d'en **apporter la preuve**. Une reconnaissance explicite, ou même implicite du transporteur peut être acceptée comme preuve.

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...

Les réserves doivent être motivées

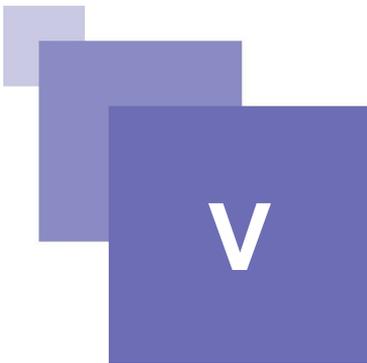
Elles doivent énoncer la nature générale de la perte ou de l'avarie. **Une mention « sous réserve de déballage » ou « en mauvais état » est sans effet.**

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**.

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.**

Les obligations et responsabilités de l'expéditeur



V

Les mentions de la lettre de voiture et l'emballage

31

Les marchandises dangereuses

32

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.

A. Les mentions de la lettre de voiture et l'emballage

Les 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**.



Remarque

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



Exemple

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.

L'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.



Exemple

Si un coulage abîme le véhicule ou si un cerclage lâche, retardant le voyage, l'expéditeur devra dédommager le transporteur.

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.



Conseil

Il convient donc d'expliquer au chauffeur l'utilisation des documents qui lui ont été remis.

B. Les marchandises dangereuses



Rappel

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.



Complément

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.

La responsabilité du transporteur

VI

La responsabilité pour perte, avarie ou retard	35
Les causes générales d'exonération de responsabilité	39
Dans la pratique ...	40
Le calcul de l'indemnité due par le transporteur	41
En cas de perte totale ou partielle de la marchandise	41
En cas d'avarie à la marchandise	43
Les conséquences du dol ou de la faute lourde	44

A. La responsabilité pour perte, avarie ou retard



Fondamental : 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.



Rappel

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.



Définition : 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..



Remarque

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

Le retard à la livraison

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. 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.



Remarque

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.

Les conséquences du retard

Dans certaines limites, le transporteur devra **indemniser** l'ayant droit pour **les conséquences d'un retard**, lorsque le délai convenu ou raisonnable a été dépassé.

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

- 30 jours après l'expiration du délai pour la livraison ;
- 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.

Le vol

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

Dommmages causés par des clandestins

Le transporteur est tenu de procéder à des **contrôles périodiques** de la marchandise.

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**.

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. (*en tort ou en droit*)



Exemple : 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.

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 transport **en conséquence**.

D. 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 plus haut, 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.



Remarque

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.



Fondamental

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 !

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

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.

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.



Complément : Méthode de calcul

L'indemnité calculée d'après la valeur de la marchandise 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.).



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 X 11,16 soit 5.580 EURO, quelle que soit sa valeur réelle beaucoup plus élevée.



Remarque

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.

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.



Attention

D'autres dommages – intérêts ne sont pas dus.



Remarque

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.

F. 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.

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**.



Remarque : Cumul des indemnités

Compte tenu de l'absence de dispositions réglementant le cumul des diverses

indemnités, rien ne fait obstacle à ce cumul.



Complément : 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.

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.



Exemple

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.



Complément : 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 dont il apporte la preuve.

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

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.

G. 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.



Définition : 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.

Les actions en justice

VII

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 :
 - 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
 - le **lieu de la prise en charge** de la marchandise ou celui prévu pour la livraison.



Remarque

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.

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.



Définition : 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.

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**.

Dispositions relatives aux transports effectués par des transporteurs successifs



VIII

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.



Fondamental : 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.

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**.



Remarque : 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.

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

Nullité des stipulations contraires à la CMR



IX



Rappel

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.

Les garanties de paiement du prix de transport



X

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**.

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**.



Complément : 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.



Fondamental : Qu'entend-on par voiturier ?

La loi 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.

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'emmagasinage, de douane, de transit et autres dépenses nécessaires.

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 2013, le transporteur X transporte pour Y 5 tonnes de papier offset, il n'est pas payé.

Le 29 août 2013, 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.

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.



Exemple : La compensation

Si Antoine doit à Arthur 2.500 € pour un transport de véhicule et qu'Arthur doit à Antoine 2.000 € 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.

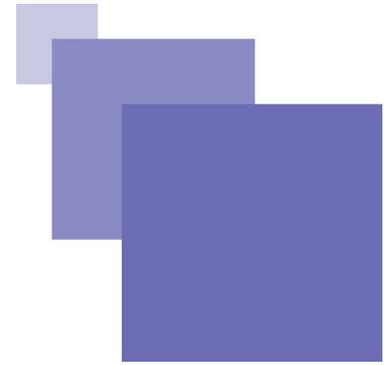
Cette situation est **extrêmement fréquente** dans la vie des affaires où les rapports souvent multiples s'entrecroisent et s'enchevêtrent à loisir.



Définition

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.

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.