

Extraits d'ouvrage


LAMY TRANSPORT - TOME 1

Composition de votre abonnement annuel :

■ Pack Lamy Internet :

- accès à l'ouvrage en ligne et au **texte intégral de toutes les références citées**
- mise à jour automatique
- veille juridique personnalisée
- 1 cédérom actualisé avec accès  *Pass**

■ Pack Lamy :

- édition en cours de l'ouvrage
- nouvelles éditions refondues en cours d'année
- 11 bulletins d'actualités
- 1 cédérom actualisé avec accès  *Pass**


■ En complément du *Pack Lamy*, bénéficiez de la version Internet à un **tarif préférentiel !**

Pour toute information :

 N° Indigo 0 825 08 08 00

0,15 € TTC / MN

www.lamy.fr

**Grâce à la fonctionnalité  *Pass* accessible à partir de votre cédérom et/ou de la version Internet de votre ouvrage, vous retrouvez en ligne : les chroniques sur l'actualité qui vous concerne directement, la jurisprudence commentée dans vos lettres "Actualités" et les versions pdf de ces dernières disponibles dès leur bouclage.*



Lamy

une société Wolters Kluwer

Contenu de votre abonnement

Le Pack Lamy transport, tome 1, est constitué d'un ensemble de supports complémentaires et mis à jour en permanence qui traitent de tout le droit du transport routier.

Votre abonnement se compose d'un ouvrage de base, de sa version cédérom et de bulletins d'actualité.

● L'ouvrage de base

Il comporte deux modules.

Le premier, sur pages entièrement blanches, explique l'ensemble du droit du transport routier et se veut banque de solutions. Allégé de toutes références de jurisprudence et reproductions de textes, il permet à l'opérationnel confronté à une difficulté de déterminer immédiatement qui a tort ou raison. De plus, au gré des divers thèmes abordés, sont présentés en annexe des chapitres des modèles de clauses et lettres répondant de façon concrète et pratique aux problèmes que peuvent soulever tels ou tels points de droit.

Le module documentaire, sur pages à liseré orange, se veut pour sa part banque de données. Il s'adresse plus particulièrement aux juristes désireux, après avoir pris connaissance de la solution de principe, de « creuser » la question en se reportant aux textes « fondements » et à la jurisprudence qu'elle a suscitée. En outre, vous est proposé, annexé au module documentaire, un lexique des termes juridiques et techniques les plus fréquemment employés en matière de transport terrestre.

● Les bulletins d'actualité

Tous les mois, vous recevez un bulletin d'actualité identifié par une lettre (le premier bulletin de votre Lamy transport 2007, tome 1, porte la lettre A). Ces bulletins vous permettent de suivre l'actualité et de mettre à jour votre ouvrage de base.

Un sommaire récapitulatif placé à la fin de chaque bulletin vous permet, à tout moment, de savoir quels sont les articles de l'ouvrage qui ont fait l'objet d'une mise à jour.

● Le cédérom

Le Lamy transport tome 1 vous est également fourni sur cédérom.

Grâce aux trois méthodes de recherche à votre disposition (par le sommaire, par mots-clés et par la table alphabétique) vous trouverez immédiatement l'information souhaitée.

Par ailleurs, à partir de cet outil, vous rédigez et personnalisez directement tous les modèles de lettres et clauses prêts à l'emploi proposés par votre ouvrage.

Enfin, d'un simple clic, vous bénéficiez de l'e-Pass et retrouvez sur Internet les Chroniques des experts Lamy, les « Annales de jurisprudence » et votre bulletin d'actualité en version pdf.

Votre ouvrage sur Internet



Le Lamy transport, tome 1 est également disponible sur Internet.

Vous bénéficiez d'une mise à jour plus rapide, de l'accès direct au texte intégral des articles de codes, lois, décisions... cités en référence dans l'ouvrage et d'une veille juridique personnalisée.

Pour toute information, contactez-nous au ► N° Indigo 0 825 08 08 00

Sommaire analytique

Un lexique et une table alphabétique figurent à la fin de l'ouvrage

Numéros d'articles de l'ouvrage

PREMIERE PARTIE

Le contrat de transport de marchandises (le droit français)

DIVISION I

Identification du contrat de transport et de ses acteurs

Domaine du contrat de transport	1 - 22
Cadre juridique du contrat de transport	23 - 52
Formation du contrat de transport	53 - 67

DIVISION II

Marchandises soumises à une réglementation particulière

Transports des aliments	68 - 118
Transports d'animaux vivants	119 - 134
Transports de déchets	135 - 155
Transports de fonds, d'armes et de produits explosifs	156 - 163

DIVISION III

Préparation du déplacement

Emballage et conditionnement de la marchandise	164 - 185
Accès au lieu de chargement	186 - 195
Exécution et responsabilité du chargement	196 - 223
Délais de chargement (ou de déchargement)	224 - 240
Surcharge	241 - 255

DIVISION IV

Déplacement de la marchandise

Prise en charge de la marchandise	256 - 283
Délais de transport	284 - 299
Incidents du déplacement	300 - 310

DIVISION V

Livraison de la marchandise

Définition de la livraison	311 - 321
Exécution et preuve de la livraison	322 - 343
Expéditions contre remboursement	344 - 364
Empêchements à la livraison	365 - 386

DIVISION VI

Constatation des dommages à la livraison

Preuve de l'existence du dommage à la livraison	387 - 408
Formalité de l'article L. 133-3 du Code de commerce	409 - 432
L'expertise des objets transportés	433 - 458

DIVISION VII

Prix de transport

Détermination et imputation du prix de transport	459 - 482
Délais et incidents de paiement du prix de transport	483 - 523

DIVISION VIII

Responsabilité

Responsabilité du transporteur pour perte ou avarie	524 - 562
Responsabilité du transporteur pour retard	563 - 571
Domages causés au véhicule du transporteur	572 - 579

DIVISION IX

Indemnisation

Préjudice indemnisable	580 - 620
Indemnisation selon les contrats types pour perte, avarie ou retard	621 - 653
Limitations d'indemnité personnelles au transporteur	654 - 663

DIVISION X

Contentieux du contrat de transport

Droit d'action contre le transporteur	664 - 673
Prescription	674 - 716
Tribunaux compétents	717 - 721
Injonction de payer	722 - 735

DEUXIEME PARTIE

Transports internationaux (la CMR)

DIVISION I

Domaine d'application

Champ d'application	736 - 744
CMR et transports combinés	745 - 755

DIVISION II

Exécution du transport

Prise en charge de la marchandise	756 - 775
Déplacement de la marchandise	776 - 785
Livraison de la marchandise	786 - 795
Le prix de transport	796 - 805

DIVISION III

Responsabilité et indemnisation

Principes de responsabilité du transporteur	806 - 813
Causes exonératoires de responsabilité	814 - 829
Indemnisation	830 - 855

DIVISION IV

Réclamations et actions

Constatation des pertes, avaries et retard	856 - 868
Prescription et exercice de l'action	869 - 885
Transports effectués avec le concours de plusieurs transporteurs	886 - 891

TROISIEME PARTIE

Opérations connexes au transport

Contrat de location de véhicule	892 - 933
Déménagement	934 - 945
Entreposage	946 - 959

QUATRIEME PARTIE

Assurances

DIVISION I

Assurance transport

Règles communes aux deux formes d'assurance transport	960 - 1000
Assurance de la marchandise	1001 - 1015
Assurance de la responsabilité de l'entreprise de transport	1016 - 1055

DIVISION II

Dommages aux véhicules

Assurance de responsabilité civile « automobile »	1057 - 1069
Assurance du véhicule	1070 - 1087

CINQUIEME PARTIE

Réglementation des transports routiers

DIVISION I

Accès à la profession et au marché

Contexte réglementaire des transports routiers	1088 - 1096
Transports routiers « libéralisés »	1097 - 1117
Conditions d'accès à la profession de transporteur	1118 - 1141
Titres administratifs de transport en trafic intérieur	1142 - 1153
Coopération dans les transports	1154 - 1160
Les documents de transport en trafic intérieur (transports publics)	1161 - 1172
Réglementation de la location de véhicules industriels	1173 - 1182

DIVISION II

Règles administratives en transport international

Transports routiers intracommunautaires	1184 - 1194
Cabotage	1195 - 1204
Transports internationaux hors Espace économique européen	1205 - 1215

DIVISION III

Infractions et sanctions

Contrôle et outils répressifs	1216 - 1220
Poursuite des infractions et sanctions	1221 - 1236

SIXIEME PARTIE

Code de la route

DIVISION I

Permis de conduire

Obligation d'un permis de conduire	1237 - 1241
Catégories et conditions de délivrance des permis	1242 - 1257
Permis à points	1258 - 1272
Suspension, annulation et rétention du permis	1273 - 1292

DIVISION II

Le véhicule

Poids et dimensions des véhicules	1293 - 1312
Immatriculation des véhicules	1313 - 1332
Équipement des véhicules	1333 - 1338
Visite technique des véhicules	1339 - 1358

DIVISION III

Circulation des véhicules

Vitesse	1360 - 1370
Restrictions de circulation	1371 - 1385
Règles particulières de circulation	1386 - 1394

DIVISION IV

Transports exceptionnels

Réglementation des transports exceptionnels	1395 - 1400
Régime de l'autorisation de portée locale	1401 - 1406
Régime de l'autorisation individuelle	1407 - 1413
Conditions d'exécution des transports exceptionnels	1414 - 1429

DIVISION V

Infractions et sanctions

Constatation des infractions et immobilisation des véhicules	1430 - 1441
Poursuites judiciaires	1442 - 1460

SEPTIEME PARTIE

Réglementation sociale

Durée du travail du personnel de conduite	1461 - 1478
Temps de conduite et de repos (véhicules de plus de 3,5 tonnes)	1479 - 1519
Chronotachygraphe (véhicules de plus de 3,5 tonnes)	1520 - 1547
Véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes	1548 - 1555
Responsabilité pénale	1556 - 1573

HUITIEME PARTIE

Fiscalité des transports

Taxe à l'essieu	1574 - 1598
Autres dispositions fiscales	1599 - 1605

NEUVIEME PARTIE

Textes et jurisprudence

Textes	1606 - 1641
Références de jurisprudence	1642 - 2499

Table alphabétique

Numéros d'articles de l'ouvrage

A

Absence de réaction du transporteur

Face aux réserves du destinataire	
Effet sur la preuve du dommage	402
Effet sur l'article L. 133-3 du Code de commerce	410 et s.
Face à une réclamation (effet sur la prescription)	2049, 2050

Absence de réserves du destinataire lors de la livraison

Transports intérieurs	401
Transports internationaux	858, 865

Absence de réserves du transporteur lors de la prise en charge

Transports intérieurs	262, 274
Transports internationaux	758, 763, 824

Acceptation de risque

Par l'expéditeur	546
Par le transporteur	64, 572

Acceptation des réserves du destinataire

	410, 427
--	----------

Acceptation d'une réclamation (modèles)

	558, 559
--	----------

Accès à la profession

→ voir Inscription au registre des transporteurs et des loueurs

Accès au lieu de chargement

	186 et s.
--	-----------

Accidents caractérisés (assurance RC transporteur)

	1018
--	------

Accords-litiges

Modèles	407, 609
Relatifs à la constatation du dommage	395
Relatifs à l'indemnisation du dommage	581

Actes de terrorisme et attentats

	542, 1006
--	-----------

Action directe

Contre l'assureur de responsabilité du transporteur	1048, 1049, 1050
En paiement du loueur de véhicule	860
En paiement du prix de transport	
Commissionnaire subrogé	492

Délai pour son exercice	489
Double paiement	492
En transport routier international	800
Exercice (de l') (modèles)	508, 509
Garantie générale	487
Interdiction de sous-traiter	492
Lettre de voiture incomplète ou inexistante	490
Loi sous-traitance	493
Notion de prix convenu	492
Qui assigner ?	488

Actions en garantie

Assurance	1000, 1047
Transports intérieurs	708 à 711
Transports internationaux	
Recours du commissionnaire contre le transporteur	872, 889, 890
Recours entre commissionnaires	872
Recours entre transporteurs successifs	872, 888, 889, 890

Actions en responsabilité

→ voir Droit d'action

ADR (Accord européen pour le transport des matières dangereuses)

	774
--	-----

Affrètement

Demande de paiement direct de l'affrété à l'expéditeur (modèle)	509
Interdiction de recours à la sous-traitance (modèle)	20

Affréteur

→ voir Commissionnaire de transport

Age minimal

Des candidats	
A l'attestation de capacité	1138
Au permis de conduire	1250
Des conducteurs de poids lourds	1251

Agents d'assurance

	971
--	-----

Agents habilités à constater les infractions

Code de la route	1430
Coordination des transports	1216
Gendarme au repos, en uniforme ou en civil	1430
Prix abusivement bas	460
Taxe à l'essieu	1596
Temps de conduite et de repos	1534

Aggravation du risque (assurance)

	975 à 977
--	-----------

DIVISION III Préparation du déplacement

CHAPITRE III

Exécution et responsabilité du chargement

SOMMAIRE

SECTION I

Envois relevant du contrat type général

Responsabilité du chargement : principes directeurs . . .	196
Imputation des opérations de chargement	197
Chargement des envois de moins de 3 tonnes	198
Chargement des envois de 3 tonnes et plus	199
Véhicules munis de moyens de manutention	200
Sanglage des envois de 3 tonnes et plus	201
Rôle du transporteur dans l'opération de chargement des envois de 3 tonnes et plus	202
Devoir de renseignement du transporteur	203
Contrôle du chargement sous l'angle de la sécurité de la circulation	204
Contrôle du chargement du point de vue de la conservation de la marchandise	205
Responsabilité des dommages à la marchandise découlant d'un défaut de chargement réalisé par l'expéditeur	206
Bâchage et débâchage du véhicule et de la marchandise	207
Exécution du chargement et de l'arrimage par le transporteur (envois de 3 tonnes et plus)	208

SECTION II

Transports en citernes

Chargement des citernes : prescriptions générales	209
Répartition des tâches au chargement et au dépotage . . .	210
Chargement (ou déchargement) en l'absence du client	211
Cas des installations automatiques	212

SECTION I

Envois relevant du contrat type général

196

Responsabilité du chargement : principes directeurs

Le régime de la responsabilité du chargement s'articule autour de deux idées directrices :

- distinction entre sécurité de la circulation et conservation de la marchandise ;

Imputation prévisible des responsabilités dans un transport en citerne	213
---	-----

SECTION III

Transports sous température dirigée

Contrôle de la température de la marchandise au départ	214
Détermination de la température de transport et mise en température du véhicule	215
Chargement des envois sous température dirigée	216

SECTION IV

Autres spécialités de transport

Animaux vivants	217
Masses indivisibles en transport exceptionnel	218
Véhicules roulants	219
Transports de fonds et valeurs	220

Annexe

Convention concernant le sanglage (chargement des envois de 3 tonnes et plus)	221
Convention d'ensemble (chargement des envois de 3 tonnes et plus)	222
Convention imputant l'entière responsabilité du chargement au transporteur (envois de 3 tonnes et plus)	223

— transposition des règles traditionnellement appliquées en transport ferroviaire en ce qui concerne la conservation de la marchandise (voir *Lamy transport 2007, tome 2*) : le transporteur n'est tenu de procéder à la reconnaissance de la marchandise que de l'extérieur du véhicule et avant le départ.

Il nous paraît utile de redonner ici le texte de l'article 7 du contrat type « général » (que l'on peut consulter *in extenso* au n° 1607) :

« Art. 7. — Chargement, arrimage, déchargement

Les opérations de chargement, de calage, d'arrimage d'une part, de déchargement d'autre part, incombent, respectivement, au donneur d'ordre ou au destinataire, sauf pour les envois inférieurs à trois tonnes.

La responsabilité des dommages matériels survenus au cours de ces opérations pèse sur celui qui les exécute.

Le transporteur met en œuvre dans tous les cas les moyens techniques de transfert propres au véhicule. Il est responsable des dommages résultant de leur fait.

7.1. Pour les envois inférieurs à trois tonnes :

Le transporteur exécute sous sa responsabilité les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement de l'envoi à partir de sa prise en charge et jusqu'à sa livraison, à savoir :

— soit :

a) Pour les établissements industriels et commerciaux, de même que pour les chantiers : dans leur enceinte, après que l'envoi a été amené par l'expéditeur au pied du véhicule ou jusqu'à ce qu'il soit déposé au pied du véhicule, selon le cas ;

b) Pour les commerces sur rue : au seuil du magasin ;

c) Pour les particuliers : au seuil de l'habitation.

— soit :

en cas d'inaccessibilité des lieux : dans les locaux du transporteur, à l'endroit normalement affecté selon le cas à la prise en charge ou à la livraison des colis.

Dans ces limites, tout préposé du donneur d'ordre ou du destinataire participant aux opérations de chargement et d'arrimage ou de déchargement est réputé agir pour le compte du transporteur et sous sa responsabilité.

Toute manutention de l'envoi en deçà ou au-delà des lieux visés ci-dessus est réputée exécutée pour le compte du donneur d'ordre ou du destinataire et sous leur responsabilité.

7.2. Pour les envois égaux ou supérieurs à trois tonnes :

— le chargement, le calage et l'arrimage de la marchandise sont exécutés par le donneur d'ordre ou par son représentant sous sa responsabilité.

Le transporteur fournit au donneur d'ordre toutes indications utiles en vue d'une répartition équilibrée de la marchandise propre à assurer la stabilité du véhicule et le respect de la charge maximale par essieu.

Le transporteur vérifie que le chargement, le calage ou l'arrimage ne compromettent pas la sécurité de la circulation. Dans le cas contraire, il doit demander qu'ils soient refaits dans des conditions satisfaisantes ou refuser la prise en charge de la marchandise.

Le transporteur procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, du point de vue de la conservation de la marchandise. En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il formule des réserves motivées inscrites sur le document de transport. Si celles-ci ne sont pas acceptées, il peut refuser la prise en charge de la marchandise.

Le transporteur est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise pendant le transport s'il établit que le dommage provient d'une défectuosité non apparente du chargement, du calage, de l'arrimage ou d'une défectuosité apparente pour laquelle il avait émis des réserves visées par le chargeur.

En cas de chargement de plusieurs envois dans un même véhicule, le transporteur s'assure que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées ;

— le déchargement de la marchandise est exécuté par le destinataire sous sa responsabilité. »

197

Imputation des opérations de chargement

Selon l'article 7 du contrat type « général », les opérations de chargement (et, à l'autre bout, celles de déchargement) incombent :

— pour les envois de *trois tonnes et plus* à l'expéditeur (voir n° 199) ;

— pour les envois d'un *tonnage inférieur*, au transporteur (voir n° 198).

198

Chargement des envois de moins de 3 tonnes**a) Principe : imputation des opérations au transporteur**

Officialisant un usage constant et unanimement suivi en France (voir n° 1706 Jur. 1), l'ancien contrat type « messagerie » stipulait déjà en son article 6 que **les opérations de chargement et d'arrimage — ainsi que de déchargement — des envois de moins de 3 tonnes incombent au transporteur**, qui en assume donc la responsabilité (voir n° 1706 Jur. 2) : le contrat type « général » a repris à son compte cette disposition en son article 7-1 qui traite des **envois inférieurs à 3 tonnes**.

Et, il en va ainsi lorsque l'envoi porte sur un objet de poids unitaire élevé (voir n° 1706 Jur. 3) : en droit strict, il appartient au transporteur de prendre ses dispositions pour être à même d'effectuer la manutention de l'objet confié (quitte à faire appel à une entreprise de levage locale s'il ne dispose pas lui-même des moyens nécessaires) et de calculer son prix en conséquence.

De même, dans l'hypothèse extrême où un expéditeur remettrait en même temps à un transporteur vingt expéditions d'une tonne à l'adresse de vingt destinataires différents, il s'agirait de vingt envois de détail distincts, dont manutention et chargement incomberaient au transporteur à défaut d'arrangement différent.

Lorsque l'expéditeur passe avec le transporteur une convention écrite dérogatoire aux règles d'exécution du chargement et du déchargement (voir n° 1706 Jur. 4), il doit prendre soin d'en aviser le destinataire, pour éviter tout conflit à l'arrivée.

Observations

Il convient cependant de souligner que la loi *sécurité et modernisation* (voir n° 28) joue ici les fauteurs de troubles, en ce qu'elle répute « prestation annexe » le chargement de la marchandise sans distinguer selon le tonnage de l'envoi. Même s'il paraît évident que cette loi a été conçue dans une optique « lots » (envois de gros tonnage), il n'en demeure pas moins que, prise à la lettre, elle exclut le chargement des envois de détail de la prestation de base du transporteur.

b) Participation des préposés de l'expéditeur à l'exécution du chargement

Juridiquement parlant, l'expéditeur n'a pas à s'immiscer dans la réalisation du chargement lorsque cette opération ne lui incombe pas. En pratique, toutefois, son personnel y prête souvent la main (tout comme le personnel du destinataire au déchargement), et le plus souvent de façon spontanée (voir n° 1706 Jur. 5).

Depuis toujours l'on s'interrogeait sur la situation dudit personnel et sur l'imputation des dommages qu'il était susceptible de causer aux marchandises à l'occasion de cette coopération.

222 Convention d'ensemble (chargement des envois de 3 tonnes et plus)

La disposition la plus critiquable du contrat type « général » reste sans doute celle qui subordonne l'efficacité des réserves formulées par le transporteur à un visa de l'expéditeur — alors que, à l'autre bout de la chaîne, les réserves motivées du destinataire produisent leur plein effet même si le transporteur ne les a pas contresignées.

On trouvera donc ci-après un modèle de convention écrite partielle qui, tout en conservant la ligne générale de l'article 7 du contrat type, en aménage la rédaction dans le sens d'une clarification et introduit en même temps une disposition réglant la question du sanglage (voir n° 221).

<Lieu>, le <date>

Emetteur : <Donneur d'ordre>

A l'adresse de : <Transporteur>

Monsieur (ou Madame),

Nous faisons suite à notre entretien du <date>.

A compter du <date>, l'exécution matérielle et la responsabilité du chargement des envois de trois tonnes et plus dont nous vous confierons le transport, en régime intérieur comme en trafic international, obéiront aux règles ci-dessous, venant se substituer aux dispositions de l'article 7 du contrat type « général » de transport (lequel demeurera intégralement applicable à nos relations pour le surplus) :

« L'exécution du chargement, du calage et de l'arrimage des marchandises incombe à l'expéditeur, le transporteur se bornant à donner toutes indications utiles en vue d'une répartition uniforme et stable de la cargaison sur ou dans le véhicule.

Par exception, dans l'hypothèse d'arrimage par sanglage, les sangles sont fournies et mises en place par le transporteur ou ses préposés.

Le transporteur procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, du calage et de l'arrimage du point de vue de la conservation de la marchandise.

Le transporteur est exonéré de toute responsabilité pour les pertes ou avaries résultant d'une défectuosité de chargement, de calage ou d'arrimage lorsqu'il a formulé des réserves motivées à son égard ou lorsqu'il établit qu'elle n'était pas apparente lors de la reconnaissance visée à l'alinéa précédent.

La responsabilité des pertes ou avaries résultant d'une défectuosité de chargement, de calage ou d'arrimage apparente n'ayant pas suscité de réserves motivées du transporteur fait l'objet d'un partage entre celui-ci et l'expéditeur.

Le transporteur répond seul des dommages de toute nature résultant d'une mauvaise exécution de l'opération de sanglage ou d'une déficience de ses sangles. »

Vous voudrez bien nous confirmer par courrier votre accord sur les termes de la présente, qui vaudra alors convention écrite au regard de l'article 8, § II, de la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982.

Veillez agréer, Monsieur (ou Madame), <...>.

<Signature>

Nota : pour cet envoi, nous préconisons l'utilisation d'une lettre simple ou d'un courrier électronique.

DIVISION VI

Constatation des dommages à la livraison

CHAPITRE I

Preuve de l'existence du dommage à la livraison

SOMMAIRE

SECTION I

Contexte

Preuve incombant au réclamant	387
Limites de l'envoi d'une lettre recommandée dans les trois jours	388
Situation du destinataire face au transporteur et à l'expéditeur	389
Obligation du destinataire de conserver le recours contre le transporteur	390
Réserves du destinataire incriminant l'expéditeur	391

SECTION II

Vérification de l'envoi au moment de la livraison

Droit de vérification du destinataire	392
Lieu de la vérification de la marchandise	393
Durée de la vérification de la marchandise	394
Accords-litiges relatifs à la constatation du dommage	395

SECTION III

Formulation des réserves

Diversité des moyens de preuve de l'existence du dommage lors de la livraison	396
---	-----

Conditions d'efficacité des réserves	397
Réserves écrites	398
Réserves significatives	399
Réserves complètes	400
Conséquences d'une livraison sans réserves ou avec des réserves imprécises	401
Comment rattraper l'absence de réserves ?	402
Réserves pour manquants	403
Constatations divergentes sur le nombre et sur le poids	404

SECTION IV

Soins à la marchandise endommagée

Mesures de sauvegarde de la marchandise endommagée	405
Conservation de la marchandise endommagée à la disposition du transporteur	406

Annexe

Accord-litiges relatif aux dommages non apparents	407
Avis de destruction d'une marchandise reçue endommagée	408

SECTION I

Contexte

387

Preuve incombant au réclamant

La livraison met fin au contrat de transport et à la présomption de responsabilité que l'article L. 133-1 du Code de commerce fait peser sur le voiturier (voir n° 526) : à partir du moment où elles lui sont remises, les marchandises passent sous la surveillance du destinataire et le transporteur ne répond plus de ce qui peut leur arriver.

Dans ces conditions, seuls sont couverts par la présomption de responsabilité les dommages signalés ou établis comme existants lors de la livraison (voir n° 1830 Jur. 1).

Concernant les autres dommages, on en revient au droit commun de la preuve, ce qui signifie que pour les imputer au transporteur, le destinataire devra établir qu'ils existaient déjà au moment de la livraison (voir n° 401).

388

Limites de l'envoi d'une lettre recommandée dans les trois jours

Certains destinataires considèrent que l'envoi d'une lettre recommandée dans les trois jours de la livraison pallie l'absence de réserves et suffit à préserver le recours contre le transporteur : c'est là une lourde erreur !

Tout simplement parce que l'article L. 133-3 du Code de commerce n'a nullement pour effet de prolonger de trois jours la présomption de responsabilité du voiturier, alors même que les marchandises ne sont plus entre ses mains. En réalité et en l'absence de réserves valables, l'envoi d'une

lettre recommandée dans les trois jours conserve le recours et donc évite seulement le pire, savoir la perte du droit d'action. Mais elle ne dispense pas le réclamant de l'obligation d'établir que la marchandise lui a été livrée avariée ou incomplète (voir n° 1831 Jur. 1).

389

Situation du destinataire face au transporteur et à l'expéditeur

A condition de jouer complètement « son rôle » à la livraison (voir n° 390) et sauf cas de force majeure, le destinataire, qui n'a ni emballé, ni chargé, ni déplacé la marchandise, doit obligatoirement trouver en face de lui au moins un responsable pour l'indemniser dans l'hypothèse de perte ou avarie.

Il ne doit jamais perdre de vue ces deux principes essentiels :

- le transporteur est *a priori* tenu pour responsable des pertes ou avaries constatées lors de la livraison et cette présomption subsiste tant qu'il n'a pas rapporté la preuve formelle que le dommage provient du vice propre de la marchandise, de la force majeure ou d'une faute de l'expéditeur ;
- en revanche, pour engager la responsabilité de l'expéditeur, il faut prouver que le dommage résulte d'une faute de sa part et donc, en pratique, recourir à l'expertise judiciaire (voir nos 433 et s.).

390

Obligation du destinataire de conserver le recours contre le transporteur

a) Principe

C'est au destinataire, qui réceptionne les marchandises, de vérifier que le contrat de transport a été correctement exécuté et, dans la négative, de prendre les mesures aptes à conserver le recours contre le voiturier, même si les marchandises voyagent aux risques et périls de l'expéditeur.

En effet, dans ce cas, le destinataire intervient comme mandataire de l'expéditeur en ce qui concerne les formalités de réception de la marchandise (situation symétrique de celle du vendeur départ qui agit en qualité de mandataire du destinataire lorsqu'il s'occupe du transport).

Ces mesures se ramènent d'ailleurs à deux en ce qui concerne les avaries et manquants :

- 1) Etablir de façon certaine la nature et l'importance du dommage au moment de la livraison, étant précisé que le droit français, contrairement à la convention CMR (voir n° 862), n'accorde pas au destinataire de délai supplémentaire pour la découverte et la notification des dommages non apparents.
- 2) Accomplir la formalité de l'article L. 133-3 du Code de commerce dans les cas où elle demeure nécessaire (voir n° 410).

Si la première de ces conditions fait défaut, l'action en responsabilité sera rejetée comme mal fondée (voir n° 401) ; si la seconde manque, elle sera déclarée irrecevable. Dans les deux cas, le recours contre le transporteur sera perdu.

Remarques

En cas de retard à la livraison, le destinataire doit adresser au transporteur une mise en demeure de livrer dès l'expiration du délai de transport (voir n° 293).

On trouvera ci-après un tableau reprenant les principales obligations du destinataire.

b) Conséquence de la non-conservation du recours

Le destinataire qui laisse perdre le recours doit être purement et simplement condamné à réparer le dommage au lieu et place du voiturier (voir n° 1832 Jur. 1).

S'il s'agit d'un commissionnaire de transport, la faute ainsi commise risque d'être qualifiée de lourde et de lui faire perdre le bénéfice de la clause limitative de responsabilité dont il aurait pu éventuellement se prévaloir (voir *Lamy transport 2007, tome 2*).

Mais le seul fait de n'avoir pas réservé le recours contre le transporteur ne peut suffire à motiver la condamnation du destinataire : le juge doit encore constater que ce recours existait réellement, autrement dit que le transporteur était effectivement responsable du dommage dont il est demandé réparation. Dans le cas contraire, la faute commise par le destinataire reste sans conséquence préjudiciable pour le réclamant (voir n° 1832 Jur. 2). De même, l'absence de réserves devient sans importance à partir du moment où la preuve de l'existence du dommage à la livraison se trouve rapportée par d'autres moyens (voir n° 1832 Jur. 3).

Principales obligations du destinataire

- | | |
|----|---|
| 1 | Se faire présenter les documents de transport, s'assurer que l'envoi lui est bien destiné et (en international) qu'il est en situation douanière régulière |
| 2 | Vérifier l'état de la marchandise (vérification extérieure et vérification du contenu des colis) et sa conformité au contrat de vente |
| 3 | Prendre livraison dès lors que la marchandise est conforme au contrat de vente et que l'exécution du transport ne justifie pas un laissé-pour-compte |
| 4 | Procéder au déchargement du véhicule (envoi de 3 tonnes et plus) |
| 5 | Ne pas immobiliser le véhicule au delà du délai de déchargement |
| 6 | En cas de dommages, formuler des réserves écrites, précises et motivées au moment même de la livraison |
| 7 | Accomplir la formalité de l'article L. 133-3 du Code de commerce (lettre recommandée motivée au transporteur dans les trois jours) dans les cas où elle demeure nécessaire |
| 8 | Si besoin, laisser toutes choses en l'état et provoquer une expertise judiciaire |
| 9 | Acquitter le port (en cas d'envoi en port dû) et, éventuellement, le remboursement grevant la marchandise |
| 10 | En cas d'assurance de la marchandise, accomplir les formalités particulières prévues par la police (déclaration du sinistre, intervention du commissaire d'avaries des assureurs, etc.) |

Annexe

407 Accord-litiges relatif aux dommages non apparents

Il est souhaitable que le transporteur associe ses substitués habituels à la conclusion de l'accord-litiges afin d'éviter que ceux-ci, s'en tenant au droit commun, ne lui opposent l'absence de réserves à la livraison à l'occasion d'un éventuel recours.

Le client, pour sa part, peut soit conclure l'accord uniquement pour lui-même (c'est-à-dire pour les cas où il se trouve en position de réceptionnaire), soit en étendre le bénéfice à ses acheteurs-destinataires, ceux-ci devant alors, bien entendu, être informés de l'existence et du contenu de l'accord.

Article 1

Hypothèse où le client ne stipule que pour lui-même

Le présent accord a pour objet les modalités de notification à la Société <> (ci-après le transporteur) des dommages non apparents susceptibles d'affecter les marchandises qu'elle livre à la Société <indiquer la dénomination de la société cliente du transporteur>, soit elle-même, soit par l'intermédiaire d'un substitué.

OU

Hypothèse d'extension de l'accord aux destinataires du client du transporteur

Le présent accord a pour objet les modalités de notification à la Société <> (ci-après le transporteur) des dommages non apparents susceptibles d'affecter les marchandises dont la Société <> lui confie le transport ou qu'elle livre à cette dernière, soit elle-même, soit par l'intermédiaire d'un substitué.

Article 2

Par dommage non apparent, on entend toute avarie ou perte partielle qu'un examen extérieur de l'envoi ne permet pas de déceler au moment de sa remise au destinataire.

Article 3

Tout dommage de cette nature notifié par écrit au transporteur ou à son substitué terminal dans les cinq jours suivant celui de la remise de l'envoi au destinataire est réputé survenu en cours de transport.

Le transporteur dispose de 48 heures à compter de cette notification pour venir constater les dommages et, le cas échéant, provoquer l'expertise de l'article L. 133-4 du Code de commerce. A défaut, il est réputé admettre l'existence des dommages notifiés et en accepter la responsabilité, cette acceptation emportant dispense d'accomplissement de la formalité de l'article L. 133-3 du Code de commerce.

Article 4

Le transporteur fait approuver le présent accord-litiges par la compagnie d'assurance garantissant sa responsabilité contractuelle et apporte justification de cette approbation à la Société <>. (éventuellement : Il y fait également adhérer ses substitués).

Éventuellement

Dans l'hypothèse d'extension de l'accord aux destinataires du client

De son côté : la Société <> le porte à la connaissance de ses clients destinataires.

Article 5

L'obligation de réserves motivées au moment même de la livraison subsiste pour les dommages apparents.

CHAPITRE II

Indemnisation selon les contrats types pour perte, avarie ou retard

SOMMAIRE

Applicabilité automatique des limitations d'indemnité des contrats types	621	Forme de la déclaration de valeur	639
Validité de principe des limitations d'indemnité des contrats types	622	Déclaration de valeur partielle	640
SECTION I		Effets de la déclaration de valeur	641
Contrat type « général »		Obligations de l'expéditeur face à la limitation d'indemnité du transporteur	642
Texte et mécanisme d'ensemble de la limitation d'indemnité pour perte ou avarie	623	Situation du transporteur intermédiaire face à une déclaration de valeur	643
Application de la limitation par kilo	624	SECTION IV	
Application de la limitation par colis (envois de moins de 3 tonnes)	625	Cas particulier du retard	
Notion de « colis »	626	Clauses d'exonération ou de limitation de responsabilité pour retard	644
Application de la limitation par envoi (envois de 3 tonnes et plus)	627	Limitations réglementaires de l'indemnité au montant du port	645
Poids à considérer pour le calcul du plafond par envoi	628	Déclaration d'intérêt à la livraison	646
Envoi enlevé en plusieurs chargements	629	Régime d'indemnisation des avaries consécutives à un retard	647
Envois de détail constitués en groupage	630	SECTION V	
Réduction indemnitaire	631	Cas de faute lourde ou de dol du transporteur	
Sauvetage de la marchandise	632	Perte du bénéfice des limitations d'indemnité	648
SECTION II		Exemples de fautes lourdes	649
Contrats types spécifiques		Circonstances ne suffisant pas à constituer une faute lourde	650
Citernes	633	Annexe	
Marchandises périssables sous température dirigée	634	Tableau récapitulatif des limitations	
Animaux vivants	635	Convention concernant la limitation d'indemnité du contrat type « général » (envois de moins de 3 tonnes)	
Transports exceptionnels	636	Convention concernant l'indemnisation du retard	
Transports de voitures	637		
SECTION III			
Déclaration de valeur			
Mécanisme de la déclaration de valeur	638		

621 Applicabilité automatique des limitations d'indemnité des contrats types

Déjà circonscrite par le Code civil aux seuls dommages prévisibles et directs (voir nos 601 à 608), l'indemnisation due par le transporteur au titre des pertes ou avaries se trouve de surcroît, en toute hypothèse (sauf faute lourde), **réglementairement plafonnée** à une somme déterminée ressortant du contrat type applicable à l'opération (voir n° 1986 Jur. 1).

Car si un décret ne saurait, à peine de nullité, déroger aux dispositions de l'article L. 133-1 du Code de commerce touchant le principe de la responsabilité du transporteur, il peut, en revanche, valablement **limiter l'indemnité** due par celui-ci lorsqu'il est responsable (voir n° 534). *A fortiori*, donc, le peut-il s'agissant du retard pour lequel l'article L. 133-2 du même Code n'interdit pas au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité (voir n° 644 et les restrictions au principe apportées par la jurisprudence).

La particularité fondamentale des limitations d'indemnité édictées par les contrats types réside dans leur **opposabilité de plein droit** à toute personne agissant sur le fondement du contrat de transport (voir n° 1986 Jur. 2).

Censées connues de tous, elles vont jouer automatiquement, **même si elles ne figuraient pas sur le document de transport** et si le donneur d'ordre ignorait, en fait, leur existence (voir n° 1986 Jur. 3).

Le transporteur ne peut se voir reprocher, en la matière, un manquement à quelque obligation de conseil et de renseignements (voir n° 1986 Jur. 4).

Il importe, cependant, de rappeler que ces limitations d'indemnité ne s'appliquent *qu'en l'absence de stipulation écrite des parties sur la réparation du préjudice* (voir toutefois n° 654 et ce qui y est dit au sujet de la remise en cause des limitations d'indemnité personnelles des transporteurs par la dernière jurisprudence de la Cour de cassation).

Par ailleurs, le transporteur peut se voir condamner au versement d'une somme supérieure à la limitation du contrat type lorsqu'il en a fait offre (voir n° 1986 Jur. 5).

Remarques

Les limites indemnitaires pour pertes ou avaries instituées par les contrats types couvrent la réparation de tous les dommages justifiés dont le transporteur est légalement tenu pour responsable (contrat type « général » art. 21). Ainsi entrent dans le champ d'application de ces limites tant les dommages matériels que ceux autres que matériels (préjudice commercial par exemple).

Instituées au profit des seuls transporteurs publics routiers de marchandises, les limites indemnitaires des contrats types ne sauraient bénéficier aux transporteurs pour compte propre (voir n° 1986 Jur. 6), aux expéditeurs (voir n° 1986 Jur. 7) ou encore aux commissionnaires de transport recherchés pour leur fait personnel (voir n° 1986 Jur. 8).

622 Validité de principe des limitations d'indemnité des contrats types

Outre leur fondement législatif et réglementaire, les limites indemnitaires des contrats types sont désormais définitivement légitimées en jurisprudence.

Ainsi, et pour sa part, le Conseil d'Etat a repoussé une demande en annulation des articles dédiés aux limites indemnitaires du contrat type général. En l'espèce, la requête émanait d'un particulier et était fondée sur le caractère abusif

de ces clauses (*C. consom., art. L. 132-1*). Le Conseil rejette aux motifs suivants :

- il est possible de déroger aux limites (soit en convenant de limites différentes, soit en procédant à une déclaration de valeur ou d'intérêt spécial à la livraison) ;
- la faute lourde fait toujours échec à leur application (voir n° 1987 Jur. 1).

Devant les juridictions civiles, c'est la Cour de cassation, en chambre mixte, qui confirme la validité des limites réglementaires (voir n° 1987 Jur. 2). S'agissant là d'une action intentée contre un « expressiste » suite à une livraison tardive, elle écarte les limitations d'indemnité personnelles du transporteur (en ce qu'elles apparaissent contraires à son engagement) mais retient que seule une faute lourde (non caractérisée en l'espèce) « peut mettre en échec la limitation d'indemnisation prévue au contrat type établi annexé au décret ».

SECTION I

Contrat type « général »

623 Texte et mécanisme d'ensemble de la limitation d'indemnité pour perte ou avarie

Le contrat type « général » opère en premier chef une distinction basée sur le poids de l'envoi, soit **envois inférieurs à 3 tonnes et envois de 3 tonnes et plus**.

Au sein même de ces deux catégories d'envois, les mécanismes préexistants disposés par l'ancien contrat type « général » (relatif aux envois de 3 tonnes et plus) et le contrat type « messagerie » (afférent aux envois de moins de 3 tonnes) ont été conservés.

Ainsi, l'article 21 du contrat type « général » règle comme suit l'indemnisation du préjudice en cas de perte ou avarie :

- le transporteur est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés dont il est légalement tenu pour responsable, résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise ;
- pour les **envois inférieurs à 3 tonnes**, cette indemnité ne peut excéder 23 € par kilogramme de poids brut de marchandises manquantes ou avariées pour chacun des objets compris dans l'envoi, sans pouvoir dépasser 750 € par colis perdu, incomplet ou avarié, quels qu'en soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur ;
- pour les **envois égaux ou supérieurs à 3 tonnes**, elle ne peut excéder 14 € par kilogramme de poids brut de marchandises manquantes ou avariées pour chacun des objets compris dans l'envoi, sans pouvoir dépasser, par envoi perdu, incomplet ou avarié, quels qu'en soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur, une somme supérieure au produit du poids brut de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par 2 300 €.

Le donneur d'ordre a toujours la faculté de formuler une déclaration de valeur qui a pour effet de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnité fixée à l'un ou à l'autre des deux alinéas ci-dessus.

653 Convention concernant l'indemnisation du retard

La réparation « dans les conditions du droit commun » (voir première proposition *infra*) signifie sans plafond, les articles 1150 et 1151 du Code civil, qui limitent l'indemnisation aux dommages prévisibles et directs, jouant alors seuls le rôle de garde-fous au bénéfice du transporteur.

Dans le cadre de la « variante », on distingue selon la nature du préjudice occasionné par le retard : les dommages à la mar-

chandise sont réparés selon les règles (notamment la limitation d'indemnité) applicables aux pertes ou avaries, les préjudices autres que matériels jusqu'à concurrence d'un plafond global à définir.

Le texte du présent modèle peut être mixé avec celui repris sous le n° 297.

<Lieu>, le <date>

Emetteur : <Donneur d'ordre>

A l'adresse de : <Transporteur>

Monsieur (ou Madame),

Nous faisons suite à notre entretien du <date>.

A compter du <date>, la limitation d'indemnité prévue à <par exemple : l'article 22-3, premier alinéa, du contrat type « général »> pour le cas de dépassement du délai de transport cessera de s'appliquer aux envois de <par exemple : moins de trois tonnes > que nous vous confierons en régime intérieur.

Les préjudices de toute nature engendrés par un retard de livraison de ces envois engageant votre responsabilité seront réparés dans les conditions du droit commun.

OU

Les préjudices engendrés par un retard de livraison de ces envois engageant votre responsabilité seront réparés dans les conditions suivantes :

- les pertes ou avaries conformément aux termes de l'article <par exemple : article 21 du contrat type « général »> ;
- les autres éléments de préjudice à concurrence de <indiquer ici un montant global en €> par envoi.

Vous voudrez bien nous confirmer par courrier votre accord sur les termes de la présente, qui vaudra alors, jusqu'à dénonciation, convention écrite au regard de l'article 8, § II, de la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 et écartera, dans nos rapports, l'application de l'article <> du contrat type <>.

Veillez agréer, Monsieur (ou Madame), <...>.

<Signature>

Nota : pour cet envoi (et sa réponse), nous préconisons l'utilisation d'une lettre simple ou d'un courrier électronique.

DIVISION I
Domaine d'application

CHAPITRE I
Champ d'application

SOMMAIRE

Filiation ferroviaire	736
SECTION I	
Caractères généraux de la CMR	
Caractère impératif	737
Caractère d'ordre public	738
Application stricte	739
Détermination du droit applicable à défaut	740

SECTION II

Transports et contrats soumis à la CMR	
Transports régis par la CMR	741
Situation du commissionnaire de transport	742
Transport en deux temps, avec parcours terminal (ou initial) en territoire français	743

Annexe

Convention relative au parcours « intérieur » d'un transport international	744
---	-----

736 Filiation ferroviaire

Signée le 19 mai 1956 à Genève, la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par routes (en abrégé : CMR) est entrée en vigueur le 2 juillet 1961.

La CMR est très largement inspirée de la Convention de Berne relative aux transports ferroviaires internationaux dite CIM (voir *Lamy transport 2007, tome 2*) dont elle reproduit littéralement un grand nombre de dispositions.

La jurisprudence qui a eu à interpréter certaines clauses de la CIM vaut donc identiquement pour les clauses similaires de la CMR, de sorte que, dans nos commentaires, nous citons des décisions antérieures à 1961.

Si la CIM est périodiquement révisée, la CMR ne l'a pratiquement jamais été depuis quarante ans (elle n'a, en effet, été modifiée qu'une seule fois et ce, très légèrement, par le Protocole du 5 juillet 1978, entré en vigueur en France le 13 juillet 1982). Il en résulte qu'un certain nombre de ses dispositions ne sont plus adaptées aux conditions actuelles du transport routier.

Le texte intégral de la Convention CMR figure au n° 1617.

SECTION I

Caractères généraux de la CMR

737 Caractère impératif

Les transports routiers internationaux échappent au casse-tête de la détermination de la loi nationale applicable. Ils relèvent en effet impérativement de la CMR, celle-ci ayant pour objet de régler d'une manière uniforme les conditions de ce contrat, « *particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour le transport et la responsabilité du transporteur* ».

Si tous les pays de l'Europe d'avant 1990 ont successivement ratifié la Convention (pour la France, *Ord. 23 déc. 1958, JO 26 déc.*), recenser les Etats adhérents ne présente toutefois qu'un intérêt limité. En effet, la CMR a vocation à régir tous les transports au départ ou à destination d'un pays l'ayant ratifiée (CMR, art. 1^{er}, § 1), **même si le pays expéditeur ou destinataire n'y est pas partie** (voir n° 741). L'exercice permet simplement de déterminer dans quels pays la Convention serait à coup sûr appliquée au cas où un procès viendrait à se dérouler à l'étranger.

738 Caractère d'ordre public

Comme toutes les autres Conventions internationales relatives au transport de marchandises (Convention ferroviaire de Berne-CIM, Convention maritime de Bruxelles,

Convention aérienne de Montréal), la CMR se présente comme un texte d'ordre public (voir n° 2078 Jur. 1) qui frappe de nullité absolue toute stipulation qui y dérogerait directement ou indirectement (CMR, art. 41 ; voir n° 2078 Jur. 2), qui interdit aux Etats contractants d'y apporter des modifications par voie d'accords particuliers (CMR, art. 1^{er}, § 5).

Exclusion des droits nationaux. — La CMR prime et exclut les droits nationaux, sauf sur les points où elle s'y réfère expressément (exemple : interruption et suspension de la prescription, CMR, art. 32, § 3) ou sur les points qu'elle ne règle pas (voir n° 2078 Jur. 3), comme l'exécution du chargement (voir n° 2078 Jur. 4) ou la capitalisation des intérêts (voir n° 2078 Jur. 5). Le droit français ne peut donc plus jouer, en transport routier international, qu'un rôle **supplétif** : il intervient pour combler « les vides » de la Convention (voir n° 740).

739 Application stricte

Enfin, les dispositions de la CMR sont de droit étroit et doivent être appliquées strictement (voir n° 2079 Jur. 1).

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que la Convention a été rédigée en français et en anglais, les deux textes faisant également foi. Par conséquent, en cas de doute sur la signification de telle disposition ou expression du texte français, il est de bonne méthode de se reporter au texte anglais, qui peut être plus clair sur le point litigieux, et *vice versa* (voir n° 2079 Jur. 2).

740 Détermination du droit applicable à défaut

a) Principe

Aussi complet soit-il, le texte de la CMR ne règle pas la totalité des obligations pesant sur les parties au contrat. Pour les points ainsi laissés en suspens peut alors se poser la question du droit applicable et/ou de sa détermination.

A défaut de stipulations conventionnelles des parties pour arrêter d'un commun accord la loi du contrat (voir n° 2080 Jur. 1), les juridictions françaises recourent de manière quasi systématique à la « *Convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles* » (convention entrée en vigueur le 1^{er} avril 1991).

Notons toutefois que la CMR, en tant que texte d'ordre public (voir n° 738), doit reprendre ses droits une fois le point litigieux tranché. Ainsi, après utilisation du droit français pour la détermination des responsabilités au déchargement, la réparation des dommages consécutifs, s'ils sont imputables au transporteur, doit s'opérer selon les mécanismes indemnitaires de la CMR et non selon ceux des contrats types (voir n° 2080 Jur. 2). Jugé à l'identique s'agissant du paiement de frais de transport (en l'espèce application des règles de l'article L. 132-8 du Code de commerce) puis de l'application de la prescription (en l'occurrence les quinze mois de la CMR ; voir n° 2080 Jur. 3).

b) Mécanisme de la Convention de Rome

La Convention de Rome a pour vocation de s'appliquer aux obligations contractuelles dans les situations comportant un conflit de lois (Conv. Rome, 19 juin 1980, art. 1^{er}).

Elle rappelle en premier lieu la primauté de la **liberté de choix des parties** quant à la loi régissant leurs relations mais, à défaut, permet de déterminer celle applicable. Là, la

Convention pose en principe général le rattachement à la loi du pays avec lequel le contrat présente les liens les plus étroits (Conv. Rome, 19 juin 1980, art. 4-1 ; voir n° 2080 Jur. 4).

Cependant, s'agissant du transport de marchandises, elle édicte la **présomption particulière** suivante (Conv. Rome, 19 juin 1980, art. 4-4) :

« ... Dans ce contrat, si le pays dans lequel le transporteur a son établissement principal au moment de la conclusion du contrat est aussi celui dans lequel est situé le lieu de chargement ou de déchargement ou l'établissement principal de l'expéditeur, il est présumé que le contrat a les liens les plus étroits avec ce pays... »

Sur le fondement de cet article, les juridictions ont pu déterminer la loi applicable devant le mutisme de la CMR en matière de règlement du prix et garantie de paiement (voir n° 2080 Jur. 5) ou sur la notion de livraison (voir n° 2080 Jur. 6).

Il est à noter que la présomption de l'article 4.4 se trouve écartée « lorsqu'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat présente des liens plus étroits avec un autre pays » (Conv. Rome, 19 juin 1980, art. 4-5 ; voir n° 2080 Jur. 7).

De même, au regard de l'article 7 de la Convention de Rome, une loi dite « de police » (loi dont les dispositions s'appliquent quelle que soit la loi régissant le contrat) devra être appliquée prioritairement (voir n° 2080 Jur. 8).

Par ailleurs, la Convention de Rome se voulant dotée d'un caractère universel, l'application de ses règles peut conclure à la désignation de la loi d'un Etat non contractant (voir n° 2080 Jur. 9).

SECTION II

Transports et contrats soumis à la CMR

741 Transports régis par la CMR

A l'exception des *transports postaux*, des *transports funéraires* et des *déménagements*, la CMR régit obligatoirement tout contrat de transport routier de marchandises, à titre onéreux, devant s'exécuter entre deux pays différents dont **l'un au moins** est un pays contractant, et cela quels que soient :

- le tonnage et la nature de l'envoi (détail, lot complet, citerne, transport sous température dirigée, transport exceptionnel, etc.) ;
- la nationalité et le domicile des parties ;
- la situation douanière de la marchandise ;
- les conditions de vente.

La France étant un Etat contractant, tout transport routier international dont le lieu de prise en charge ou le lieu de livraison se situe en France — y compris les transports avec Monaco (voir n° 2081 Jur. 1) et Andorre (voir n° 2081 Jur. 2) — relève de la CMR, même si l'autre pays n'est pas signataire de la Convention, comme c'est ou a pu être le cas, par exemple, pour certains pays du Maghreb ou du Moyen-Orient (voir n° 2081 Jur. 3).

DIVISION I Assurance transport

CHAPITRE II

Assurance de la marchandise

SOMMAIRE

SECTION I

Principes généraux

Intérêt de l'assurance	1001
Assurance et déclaration de valeur	1002
Différents types de polices	1003
Marchandises exclues de la garantie	1004
Risques exclus dans tous les cas	1005
Risques de guerre, mouvements populaires et grèves	1006
Vol	1007
Frais accessoires	1008
Durée de la garantie	1009

SECTION II

Procédure relative aux sinistres et indemnisation

Mesures à prendre en cas de sinistre	1010
Conservation des droits de l'assureur	1011
Intervention de l'expert de l'assureur	1012
Limites de l'indemnité d'assurance	1013
Détermination de l'indemnité d'assurance	1014
Règlement de l'indemnité	1015

SECTION I

Principes généraux

1001

Intérêt de l'assurance

L'assurance de la marchandise permet avant tout, à son bénéficiaire, d'obtenir l'indemnisation de son préjudice dans certains cas de *mise hors de cause du transporteur*.

Indépendamment de l'exonération totale de responsabilité, il faut tenir compte des *limitations d'indemnité* presque toujours prévues, soit par la Convention internationale CMR, soit par les contrats types de transport, soit par les « Conditions » personnelles du transporteur ou du commissionnaire de transport.

Un autre risque réside dans l'*insolvabilité du transporteur* lorsqu'il s'agit d'un dommage important. Bien sûr, il reste, en pareil cas, la ressource d'une action directe contre son assureur de responsabilité, mais l'insolvable peut alors se révéler insuffisamment couvert ou, pis encore, en suspension de garantie pour non-paiement des primes.

Enfin, l'assurance constitue, en général, un gage d'indemnisation notablement plus rapide, dès lors que le bénéficiaire est en mesure de fournir un dossier satisfaisant.

La souscription d'une assurance pour la marchandise ne supprime pas la responsabilité du transporteur (voir n° 960), qui continue de répondre des pertes et avaries dans les mêmes conditions, à ceci près qu'il trouvera en face de lui, comme réclamant, non plus directement l'expéditeur ou le

destinataire, mais l'assureur subrogé dans leurs droits. Un transporteur ne peut donc pas espérer s'exonérer de sa responsabilité en reprochant à son client d'avoir souscrit pour sa marchandise une assurance insuffisante (voir n° 2294 Jur. 1) ou inappropriée (voir n° 2294 Jur. 2).

Transports effectués avec des véhicules pris en location. — Tandis que le transporteur est présumé responsable de toute perte ou avarie constatée à la livraison, le loueur ne répond que des dommages imputables à un vice du véhicule loué ou à une faute du chauffeur dans les opérations de conduite, la charge de la preuve pesant, en outre, sur le locataire (n° 909).

Il est par conséquent prudent, pour ce dernier, de souscrire une assurance couvrant la marchandise transportée dans les véhicules loués ou de demander au loueur de la souscrire pour son compte.

1002

Assurance et déclaration de valeur

Il importe de bien distinguer l'assurance de la marchandise de la déclaration de valeur, *procédé qui laisse l'expéditeur en tête-à-tête avec le transporteur* et se traduit simplement par un *déplafonnement de l'indemnité potentielle, sans rien changer au jeu des règles de responsabilité*. Ainsi, qu'un envoi ait fait ou non l'objet d'une déclaration de valeur, le transporteur se trouve déchargé de toute indemnité s'il démontre que le dommage provient d'un vice propre de la marchandise, d'un cas de force majeure ou d'une faute de l'expéditeur (*C. com., art. L. 133-1*).

L'assurance, au contraire, a notamment pour objet de couvrir certains risques dont le transporteur est exonéré par la loi.

L'expéditeur qui a souscrit une assurance n'a pas à formuler, en outre, une déclaration de valeur, qui ferait double emploi, à moins que la police ne le lui impose (voir n° 2295 Jur. 1).

1003 Différents types de polices

La police peut être :

- 1) Soit une police **au voyage**, garantissant la marchandise dans le cadre d'une expédition isolée ;
- 2) Soit une police **d'abonnement** (ou police flottante), elle-même susceptible de revêtir deux formes :
 - police à *application obligatoire*, couvrant automatiquement toutes les expéditions de l'entreprise, à charge pour cette dernière d'en aviser l'assureur par une **déclaration d'aliment** dans les trois jours, ou tout autre délai convenu (voir n° 2296 Jur. 1). L'assuré doit déclarer **toutes** les expéditions qui entrent dans l'objet de la garantie, sous peine d'avoir à payer la prime omise majorée de 50 % ;
 - police à *application facultative*, dans le cadre de laquelle seules sont couvertes certaines expéditions, au choix de l'assuré, la déclaration d'aliment devant alors être faite à l'assureur avant la remise des marchandises au transporteur (voir n° 2296 Jur. 2).

Quel que soit le type de police souscrit, la responsabilité de la rédaction de l'avis d'aliment repose sur qui l'établit (voir n° 2296 Jur. 3).

Les polices d'abonnement facilitent la gestion de l'utilisateur en ce qu'elles lui évitent des négociations au coup par coup ou le dispensent, pour les polices « à application obligatoire », d'une déclaration préalable à l'expédition. Mais cette facilité même représente un certain danger, car le souscripteur a tendance à perdre de vue progressivement les limitations apportées par la police à l'engagement des assureurs.

Police type française. — Il existe une *police française d'assurance des marchandises transportées par voie de terre*, dont l'actuelle version date de 1990, sous réserve de légers aménagements apportés en 1993 (voir n° 1621).

Cette police ne s'applique qu'aux marchandises remises à des **transporteurs publics**. Les marchandises transportées pour propre compte continuent de relever de contrats différents, particuliers à chacune des compagnies pratiquant ce risque.

Par ailleurs, elle ne couvre pas les envois au départ ou à destination de la Corse, qui ne peuvent être garantis que dans le cadre de la police facultés maritime.

Bien que « type », la police française demeure susceptible d'adaptation à chaque cas particulier. Toutefois, un commissionnaire de transport chargé de garantir une marchandise en « tous risques », sans autre précision, ne commet pas de faute en contractant l'assurance aux conditions générales de cette police (voir n° 2296 Jur. 4).

Deux formules de garantie. — On retrouve dans la police type française les deux formules classiques de garantie : « tous risques » et « accidents caractérisés ».

En « accidents caractérisés », ne sont couverts que les dommages et pertes provenant de la réalisation d'un des événements limitativement énumérés par la police (heur ou collision du véhicule ou de son chargement avec un autre véhicule ou un corps fixe ou mobile, déraillement, incendie, inondation, tremblement de terre, etc.). Alors que cette couverture constituait précédemment la règle à défaut de stipulation expresse de la formule « tous risques », la police 1990

prévoit simplement que la garantie s'exerce « selon la mention portée aux conditions particulières » (art. 2). Dans le silence de ces dernières, l'assuré doit, selon nous, bénéficier de la garantie « tous risques ».

Il demeure toutefois possible de convenir de tout autre mode de couverture, en rachetant une exclusion, en limitant au contraire les événements couverts ou en garantissant aux conditions de polices étrangères.

Certificat d'assurance ou « avenant de banque ». — Lorsque, dans le cadre d'une police d'abonnement, l'assurance a été souscrite pour le compte de qui il appartiendra, le souscripteur (spécialement dans l'optique d'une vente avec crédit documentaire) demande à l'assureur de lui délivrer un document dit *certificat d'assurance*, qui atteste l'existence de la garantie, en résume les conditions et contient un rappel succinct des formalités à accomplir en cas de sinistre.

La garantie s'incorpore à ce document qui joue, pour les contrats d'abonnement, le rôle normalement dévolu à la police elle-même pour les assurances au voyage. Toutefois, **le certificat d'assurance ne peut pas prévaloir contre le texte de la police** (voir n° 2296 Jur. 5) ; par exemple, le fait qu'il ne reprenne pas une exclusion de risque (voir n° 2296 Jur. 6) ou une condition de garantie (voir n° 2296 Jur. 7) ou qu'il mentionne une valeur d'assurance supérieure au plafond de garantie du contrat (voir n° 2296 Jur. 8) ne saurait être interprété comme une renonciation de l'assureur à cette exclusion, à cette condition ou à ce plafond, le porteur du certificat ne pouvant avoir d'autres droits que ceux résultant de la police (voir n° 2296 Jur. 9).

1004 Marchandises exclues de la garantie

Comme les autres police types (imprimés aérien et maritime), la police terrestre 1990 (art. 1^{er}) précise que la garantie ne s'applique qu'à des marchandises **neuves** (voir n° 2297 Jur. 1).

Par ailleurs, elle maintient l'exclusion de principe de certaines marchandises, sauf convention contraire et prime spéciale (art. 7). Il s'agit des :

- bijoux, perles et pierres précieuses, orfèvrerie, monnaies, métaux précieux, billets de banques, actions, obligations, coupons, titres et valeurs de toute espèce ;
- fourrures, objets d'art, de sculpture ou de peinture, antiquités, objets de curiosité ou de collection, documents et échantillons dont la valeur marchande ou conventionnelle est sans aucune mesure avec la valeur intrinsèque ;
- animaux vivants ;
- marchandises classées dangereuses par les conventions, lois ou règlements en vigueur (voir n° 2297 Jur. 2) ;
- denrées et produits périssables.

L'exclusion de ces marchandises par la police type, qui ne concerne que les risques courants, n'empêche pas qu'elles puissent être assurées à des conditions ou au moyen de polices spéciales (il est même possible de faire couvrir le risque de refus de la marchandise par les autorités sanitaires du pays de destination : voir n° 2297 Jur. 3).

Assurance de l'emballage en tant que tel. — Il est important de signaler que les polices de base ne couvrent pas l'emballage en lui-même (police type, art. 7, dern. al.). Si celui-ci présente une certaine valeur propre, c'est-à-dire non incorporée au prix de la marchandise (cas du conteneur, par exemple), il faut demander à l'assureur que la garantie lui soit étendue.

DIVISION I Accès à la profession et au marché

CHAPITRE III

Conditions d'accès à la profession de transporteur

SOMMAIRE

Une profession réglementée	1118	Sanction de l'insuffisance de ressources	1128
SECTION I		Conditions de la capacité financière	1129
Inscription au registre des transporteurs et des loueurs		Vérification de la condition de capacité financière d'entreprises étrangères de transport routier	1130
Conditions requises pour inscription au registre des transporteurs et des loueurs	1119	SECTION IV	
Consistance de l'inscription au registre des transporteurs et des loueurs	1120	Capacité professionnelle	
Composition du dossier d'inscription au registre des transporteurs et des loueurs	1121	Textes de base	1131
Nationalité des entreprises	1122	Exigence et preuve de la capacité professionnelle	1132
Radiation du registre des transporteurs et des loueurs	1123	Personne « capacitaire »	1133
SECTION II		Incidence de la transformation juridique des entreprises	1134
Honorabilité professionnelle		Départ de l'entreprise du dirigeant capacitaire	1135
Textes de base	1124	Modes de justification de la capacité professionnelle	1136
Personnes astreintes à l'honorabilité	1125	Diplômes requis des exploitants de véhicules de plus de 3,5 tonnes	1137
Contenu de la condition d'honorabilité	1126	Réussite à un examen spécifique (véhicules de plus de 3,5 tonnes)	1138
SECTION III		Expérience antérieure à un niveau de direction (véhicules de plus de 3,5 tonnes)	1139
Capacité financière		Capacité professionnelle des « transporteurs légers »	1140
Définition et contenu de la capacité financière	1127	Annexe	
		Modèles de certificat et justificatif de capacité professionnelle	1141

1118

Une profession réglementée

a) Principes généraux

Les transports routiers de marchandises autres que ceux énumérés au chapitre précédent (voir nos 1097 et s.) sont soumis à certaines contraintes réglementaires :

- d'une part, ils ne peuvent être exécutés que par des entreprises titulaires d'une **habilitation administrative** se matérialisant, en France, par leur *inscription sur un registre spécifique*, le registre des transporteurs et des loueurs (voir n° 1119) ;
- d'autre part, l'inscription à ce registre suppose satisfaites des conditions d'accès à la profession fixées par la *directive communautaire n° 96/26 du 29 avril 1996* et, de ce fait, **identiques dans tous les Etats membres** de l'Union européenne (*Dir. cons. CE n° 96-26, 29 avr. 1996, JOCE*

23 mai 1996, n° L 124, p. 1, modifiée par *Dir. Cons. CE n° 98/76, 1^{er} oct. 1998, JOCE 14 oct. 1998, n° L 277, p. 17*, et dont le texte est repris au n° 1627) : les entreprises qui désirent exercer la profession de transporteur par route doivent être « honorables », posséder la **capacité financière appropriée** et satisfaire à la condition de **capacité professionnelle** (voir également nos 1131 et s.).

Les conditions d'exercice de la profession (accès au marché) relèvent, quant à elles, de la politique nationale des Etats.

b) Elargissement des entreprises concernées

Plan communautaire. — Continuatrice de la directive originelle du 12 novembre 1974 (*Dir. Cons. CE n° 74/651, 12 nov. 1974, JOCE 19 nov. 1974, n° L 308*), la directive du 29 avril 1996 exemptait des trois conditions susvisées les

entreprises n'utilisant que des véhicules ne dépassant pas 3,5 tonnes de charge utile ou 6 tonnes de PTAC. La directive modificatrice du 1^{er} octobre 1998, quant à elle, a abaissé ces seuils : demeurent exemptées les seules entreprises exploitant des **véhicules d'un PMA inférieur ou égal à 3,5 tonnes**, faculté étant toujours laissée aux Etats membres d'abaisser cette limite (faculté dont la France a usé en adoptant la loi Gayssot). Par ailleurs, les exploitants de véhicules dont le poids maximal autorisé se situe entre plus de 3,5 tonnes et 6 tonnes, peuvent être dispensés de tout ou partie de ces dispositions communautaires dès lors qu'ils effectuent exclusivement des transports locaux en courte distance « n'ayant qu'une faible incidence sur le marché des transports en raison de la faible distance parcourue ».

Plan national. — Antérieurement, lorsqu'on la désignait encore sous le vocable « coordination », la réglementation française des transports n'intéressait que les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC ou de 14 m³ de volume utile. Or, la loi n° 98-69 du 6 février 1998 *tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier*, dite loi « Gayssot », a assujéti les entreprises exploitant des véhicules de moins de 3,5 tonnes, dites de transport léger à la réglementation des transports (L. n° 98-69, 6 févr. 1998, art. 2, JO 7 févr. 1998, p. 1975). Ainsi et selon des modalités qui ont été précisées par le décret du 30 août 1999 (D. n° 99-752, 30 août 1999, JO 2 sept. 1999, p. 13140), toute entreprise disposant d'un ou de plusieurs véhicules automobiles d'au moins deux essieux doit, pour exercer son activité, être inscrite au registre des transporteurs et des loueurs.

Par ailleurs, à la faveur de la loi « Sécurité et développement des transports » en date du 5 janvier 2006 (L. n° 2006-10, 5 janv. 2006, art. 24, JO 6 janv., p. 217), toutes les entreprises employant des véhicules motorisés de moins de deux essieux — c'est-à-dire également des « deux-roues motorisés » — sont assujétiées, depuis le 1^{er} janvier 2007, à la réglementation des transports routiers et relèvent, par ailleurs, du corps de contrôle « Transport » (C. trav., art. L. 611-4).

Observations

Théoriquement fixée au 1^{er} janvier 2007, l'entrée en vigueur de ces mesures est subordonnée à la promulgation d'un décret non encore publié au moment où nous rédigeons ces lignes (fin octobre 2006) : en tout état de cause, les entreprises concernées devraient bénéficier d'un « délai de grâce » pour leur mise en conformité.

- 2) Le demandeur doit justifier de son honorabilité (voir nos 1124 et s.), de sa capacité financière (voir nos 1127 et s.) et de son aptitude à l'exercice de la profession (voir nos 1131 et s.) ;
- 3) Le siège social du demandeur doit se situer dans un des départements de la région où il sollicite son inscription.

Observations

Jusqu'en novembre 1997, le registre des loueurs était distinct de celui des transporteurs : les entreprises figurant à cette date sur l'un ou l'autre des deux registres ont été automatiquement inscrites au nouveau registre unique.

b) Cas de la location-gérance

En cas de location-gérance d'un fonds de commerce de transport ou de location de véhicules, le locataire est tenu de solliciter son inscription et, donc, de satisfaire aux conditions ci-dessus (D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 6).

Remarques

Renseignement pris auprès de l'Administration, il convient de noter que si le bailleur n'a plus aucune activité de transport, il est radié du registre TRM en application du quatrième alinéa de l'article 9 du décret n° 99-752 du 30 août 1999.

c) Sociétés en participation

Une société en participation ou une société de fait ne peut pas être inscrite au registre des transporteurs (Circ. min. n° 105, 28 déc. 1963 ; Note d'information du ministère, déc. 1971 ; Circ. min. n° 63/90, 1^{er} juin 1990, relative à la sous-traitance). Seuls ses membres peuvent y figurer à titre personnel.

Jugé, à cet égard, que le conducteur qui, dans le cadre d'une société en participation, contribue à l'exploitation du fonds de transport apporté par son associé doit s'inscrire personnellement au registre du commerce (voir n° 2358 Jur. 1).

L'inscription au registre des transporteurs doit également être refusée à un GAEC (groupement agricole d'exploitation en commun), s'agissant là d'une société civile à qui l'exercice habituel et à titre principal de toute activité commerciale est interdit (voir n° 2358 Jur. 2).

SECTION I

Inscription au registre des transporteurs et des loueurs

1119

Conditions requises pour inscription au registre des transporteurs et des loueurs

a) Principes

Prononcée par le préfet de région, l'inscription au registre des transporteurs et des loueurs requiert la réunion des conditions suivantes :

- 1) Le demandeur doit être inscrit au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers ;

1120

Consistance de l'inscription au registre des transporteurs et des loueurs

Il existe un registre des transporteurs et des loueurs par région administrative, la direction régionale de l'Équipement en assurant la tenue.

a) Mentions

Ce registre comporte, pour chaque entreprise, les informations suivantes :

- forme juridique de l'entreprise ;
- numéro SIREN et code NAF ;
- dénomination, sigle et nom commercial ;
- adresse du siège social ou, pour l'entreprise ayant son siège à l'étranger, adresse de l'établissement principal en France ;
- type d'activité exercée ;

DIVISION I Accès à la profession et au marché

CHAPITRE VI

Les documents de transport en trafic intérieur
(transports publics)

SOMMAIRE

Présentation du dispositif documentaire	1161	Présence à bord du véhicule de la lettre de voiture	1167
		Liberté de forme de la lettre de voiture	1168
		Contrôle et conservation des lettres de voiture	1169
		Cas du déménagement	1170
SECTION I		SECTION II	
La lettre de voiture		Document de suivi et justificatif de la relation d'emploi	
Un document de transport unique	1162	Document de suivi	1171
Transports assujettis à l'établissement d'une lettre de voiture	1163	Justificatif de la relation d'emploi	1172
Etablissement de la lettre de voiture	1164		
Rotations/envois groupés : état récapitulatif	1165		
Mentions de la lettre de voiture	1166		

1161

Présentation du dispositif documentaire

Sur l'ensemble du territoire français, les transports routiers de marchandises réalisés pour le compte d'autrui par des entreprises établies ou non en France doivent être couverts par différents documents, dont doit être muni le conducteur du véhicule assurant le déplacement.

Ainsi, et en sus des **titres administratifs de transport** (licence communautaire ou licence de transport intérieur, selon le cas) qui attestent de la **régularité de la situation d'une entreprise au regard des conditions d'exercice de la profession** de transporteur (voir nos 1142 et s.), le conducteur doit être en mesure de présenter :

- le **document de transport** relatif à la marchandise transportée (voir n° 1162) ;
- le **document de suivi** prévu par l'article 26 de la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995 et comportant, notamment, les signatures des remettants et destinataires successifs (voir n° 1171) ;
- le **document attestant de la relation d'emploi** entre l'entreprise et ledit conducteur (voir n° 1172).

Le régime de ces divers documents fait l'objet du titre II du décret du 30 août 1999 (*D. n° 99-752, 30 août 1999, JO 2 sept.*), et a été, notamment, explicité par l'arrêté du 9 novembre 1999 (*Arr. min. 9 nov. 1999, NOR : EQUT9901586A, JO 25 nov., p. 17493*).

Ces textes sont reproduits respectivement aux nos 1626 et 1628.

SECTION I

La lettre de voiture

1162

Un document de transport unique

Réalisé pendant de nombreuses années sous couvert de deux documents de transport distincts (*lettre de voiture-transports de lots* pour tout envoi de trois tonnes et plus à une distance égale ou supérieure à 150 km, ou *récépissé de transport* pour les autres envois, voir Lexique), le contrôle des transports publics routiers de marchandises s'effectue désormais au moyen d'un *document unique* : la **lettre de voiture**.

Le texte de base de la réglementation du transport routier, savoir le décret du 30 août 1999 (voir n° 1090), dispose ainsi, en son article 12, que tout véhicule effectuant en France un transport routier de marchandises doit être accompagné, entre autres documents, d'une « lettre de voiture nationale ou internationale » (*D. n° 99-752, 30 août 1999, art. 12, JO 2 sept.*).

En application de ce texte, a été élaboré l'arrêté du 9 novembre 1999 (*Arr. min. 9 nov. 1999, NOR : EQUT9901586A, JO 25 nov., p. 17493*) relatif aux *documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises*, entré en vigueur le 1^{er} décembre 1999, lui-même explicité par la

1163

circulaire n° 2000-17 du 10 mars 2000 (*Circ. min. n° 2000-17, 10 mars 2000, BO MELT 2000, n° 6*).

Texte de l'arrêté du 9 novembre 1999. — On trouvera le texte *in extenso* de l'arrêté « documents de transport » (voir n° 1628).

1163 Transports assujettis à l'établissement d'une lettre de voiture

a) Tous transports publics

Aux termes de l'article 4 de l'arrêté du 9 novembre 1999 (*Arr. min. 9 nov. 1999, NOR : EQU9901586A, JO 25 nov., p. 17493*) :

« Tout contrat de transport routier de marchandises intérieur ou international, exécuté par une entreprise résidant ou non en France, donne lieu avant l'exécution du transport et dans les conditions fixées ci-après, à l'établissement d'une lettre de voiture dont au moins un exemplaire doit se trouver à bord du véhicule. »

Sont donc concernés tous les transports effectués en France par des entreprises de transport public routier (l'article 4 susvisé figure au titre II « transports effectués par les entreprises de transport public routier », à savoir :

- au premier chef, les transports publics requérant une inscription au registre des transporteurs et des loueurs (voir n° 1119) ;
- mais aussi, ceux réalisés par les transporteurs d'autres pays de l'Union européenne « cabotant » en France.

La réglementation de la lettre de voiture s'applique donc à tous les genres de transport public, aussi bien aux transports dits de spécialité (citernes, température dirigée, animaux vivants, etc., à la seule exception des déménagements : voir n° 1170) qu'aux transports en véhicules « ordinaires » tous tonnages confondus puisque, à la faveur de la loi « Sécurité et développement des transports » en date du 5 janvier 2006 (*L. n° 2006-10, 5 janv. 2006, art. 24, JO 6 janv., p. 217*), ce ne sont plus les seuls véhicules d'au moins deux essieux qui sont assujettis à la réglementation des transports, mais bien tous les véhicules motorisés, et par conséquent, également, les « deux-roues motorisés » et ce, depuis le 1^{er} janvier 2007 (voir, cependant, nos observations sous n° 1118).

b) Tous types d'envois

Tous les types d'envois sont concernés par l'obligation de création d'une lettre de voiture, c'est-à-dire sans considération de tonnage ou de distance, alors qu'antérieurement n'y étaient assujettis que les envois d'un poids effectif d'au moins 3 tonnes à une distance égale ou supérieure à 150 km.

Remarques

Les transports routiers internationaux, qui sont régis par la convention de Genève (CMR), sont quant à eux réalisés sous couvert d'une lettre de voiture internationale.

1164 Etablissement de la lettre de voiture

La circulaire du 10 mars 2000 indique que si « usuellement » l'établissement de la lettre de voiture « incombe au transporteur », rien « n'empêche qu'elle soit effectuée par un tiers (chargeur, commissionnaire, etc.) y compris avec un papier à en-tête de celui-ci, cette pratique étant courante en

messagerie » (*Circ. min. n° 2000-17, 10 mars 2000, BO MELT 2000, n° 6*).

1165 Rotations/envois groupés : état récapitulatif

Lorsqu'un contrat prévoit pour une même nature de marchandise plusieurs chargements et déchargements successifs entre les mêmes parties, il est permis de n'établir qu'une seule lettre de voiture par jour, dès qu'il est mentionné par opération sur un état récapitulatif la quantité ou le volume de marchandise (*Arr. min. 9 nov. 1999, NOR : EQU9901586A, art. 5.I, JO 25 nov., p. 17493*).

De même, en cas d'expéditeurs ou de destinataires multiples, il peut n'être émis qu'une seule lettre de voiture et à condition là encore de présenter un état récapitulatif de chaque prestation effectuée (*Arr. min. précité, art. 5.II*).

En cas de contrôle sur route, le transporteur qui ne produit pas l'état récapitulatif susvisé peut le produire néanmoins dans les trois jours francs dudit contrôle (*Arr. min. préc., art. 5.III*).

1166 Mentions de la lettre de voiture

Toute lettre de voiture doit comporter au moins les mentions suivantes (*Arr. min. 9 nov. 1999 modifié, NOR : EQU9901586A, art. 4, JO 25 nov., p. 17493*) :

- date de son établissement ;
- nom, adresse et numéro de SIREN ou numéro d'identification intracommunautaire du transporteur ainsi que, en cas de cabotage en France, références de son immatriculation au centre des impôts des non résidents ;
- date de la prise en charge de la marchandise ;
- nature et quantité ou poids ou volume de la marchandise ;
- nom de l'expéditeur ou du remettant ;
- adresse complète du lieu de chargement ;
- nom du destinataire ;
- adresse complète du lieu de déchargement.

1167 Présence à bord du véhicule de la lettre de voiture

a) Principe

Aux termes de l'article 4 de l'arrêté du 9 novembre 1999, « au moins un exemplaire » de la lettre de voiture doit être à bord du véhicule (*Arr. min. 9 nov. 1999 modifié, NOR : EQU9901586A, art. 4, JO 25 nov., p. 17493*) et être présenté à première réquisition des agents du contrôle.

La circulaire n° 2000-17 du 10 mars 2000 (*Circ. min. n° 2000-17, 10 mars 2000, BO MELT 2000, n° 6*) justifie cette présence à bord en rappelant qu'un document relatif à la marchandise transportée est nécessaire « d'une part à l'entreprise pour l'exécution de son contrat de transport et les relations avec ses cocontractants, d'autre part aux agents des services de contrôle de l'Etat, sur route ou en entreprise pour leur permettre de procéder à certaines vérifications ».

b) Sanctions

Le fait pour le conducteur de ne pouvoir présenter une lettre de voiture (ou de présenter une lettre de voiture incomplètement renseignée) constitue une infraction lourdement

CHAPITRE II

Régime de l'autorisation de portée locale

SOMMAIRE

Economie générale du régime	1401	Circulation et transport de matériels et engins de travaux publics	1405
Zone d'exécution des transports	1402	Transports de conteneurs	1406
Transport de pièces indivisibles de grande longueur	1403		
Transport de bois en grume	1404		

1401 Economie générale du régime

L'arrêté du 4 mai 2006 « *relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque* » (Arr. intermin. 4 mai 2006, NOR: EQU0501975A, JO 12 mai, p. 6923) énumère quatre catégories de transports exceptionnels, dits « **transports spécifiques** », pouvant être exécutés de plein droit, sans autorisation, sous réserve uniquement du respect de certaines conditions fixées par les arrêtés préfectoraux portant autorisation de portée locale (voir nos 1403 et s.). Il s'agit, en outre, de transports relativement courants et qui ne présentent pas de caractéristiques excessives au regard du Code de la route.

Dans chaque département, le préfet doit avoir pris, pour chacune de ces quatre catégories de transport un arrêté conforme au modèle annexé à l'arrêté du 4 mai 2006, en y apportant, le cas échéant, les adaptations nécessitées par les conditions locales de circulation.

Sur le non-respect des dispositions de l'autorisation de portée locale, voir n° 1399.

Remarques

En raison de la mise en place d'un régime spécifique (voir nos 1390 et s.), les véhicules et matériels agricoles ou forestiers ainsi que les ensembles forains ne bénéficient plus du régime des autorisations de portée locale : ils doivent donc être, le cas échéant, autorisés à circuler sous couvert d'une autorisation individuelle de transport exceptionnel.

1402 Zone d'exécution des transports

Outre le département à l'intérieur duquel ils prennent naissance, les transports exceptionnels relevant du régime de l'autorisation de portée locale peuvent s'effectuer dans les départements limitrophes à celui-ci sous réserve toutefois que des mesures similaires y aient été arrêtées (C. route, art. R. 433-3, II).

Lorsque le trajet excède ces limites géographiques, le transporteur doit circuler sous couvert d'une autorisation individuelle de transport exceptionnel (voir nos 1407 et s.).

1403 Transport de pièces indivisibles de grande longueur

Il s'agit de pièces telles que fers, poteaux, échelles, poutres, etc., à l'exception des bois en grume qui font l'objet d'un arrêté distinct (voir n° 1404). Leur transport est autorisé dans les limites exposées ci-après, la largeur et les charges à l'essieu ne devant pas excéder les limites réglementaires (voir nos 1297 et 1305).

Camion porte-fer. — La longueur totale du véhicule et de son chargement ne doit pas excéder 15 mètres, incluant un dépassement maximal éventuel de la charge de 3 mètres à l'arrière et de 3 mètres à l'avant si nécessaire. Sa masse totale roulante ne doit pas dépasser 48 tonnes.

Ensemble routier. — La longueur totale de l'ensemble (véhicule + chargement) ne doit pas être supérieure à 25 mètres, incluant un dépassement maximal éventuel de la charge à l'arrière de 3 mètres (rallonge télescopique incluse). Le poids total roulant ne doit pas excéder 48 tonnes

Précisons que rien n'interdit de charger plusieurs pièces ou poutres, à condition de respecter les limites évoquées ci-avant.

1404 Transport de bois en grume

L'autorisation de portée locale concerne le transport de bois en grume de grande longueur par des camions, des véhicules isolés ou des ensembles de véhicules (y compris des camions attelés d'un arrière-train forestier).

Par bois en grume, il faut entendre tout bois abattu et/ou ébranché propre à fournir du bois d'œuvre ou d'industrie. Ce type de transport est autorisé dans les limites exposées ci-après.

Longueur. — Elle ne doit pas excéder (aucun dépassement de charge à l'avant n'étant admis) :

— 15 mètres pour un véhicule isolé, incluant un dépassement maximal éventuel de la charge à l'arrière de 3 mètres ;

CHAPITRE III

Régime de l'autorisation individuelle

SOMMAIRE

Transports concernés	1407	Prescriptions spécifiques	1411
Classification des convois	1408	Etablissement et transmission des demandes	1412
Autorisations individuelles permanentes	1409	Instruction et délivrance de l'autorisation	1413
Autorisations individuelles au voyage	1410		

1407 Transports concernés

Les transports qui, du fait de leurs caractéristiques techniques, ne rentrent pas dans le cadre des arrêtés préfectoraux portant autorisation de portée locale (voir n^{os} 1401 et s.) ne peuvent être entrepris qu'après obtention d'une autorisation individuelle délivrée par arrêté du préfet du lieu de départ. Lorsque le trajet couvre plusieurs départements, l'autorisation est délivrée après accord des préfets des divers départements concernés (*C. route, art. R. 433-1 et art. R. 433-2*).

Les autorisations individuelles peuvent être soit **permanentes** sur un réseau préétabli ou sur un itinéraire précis (voir n^o 1409), soit **au voyage** sur un itinéraire précis (voir n^o 1410).

1408 Classification des convois

Pour l'application des dispositions de l'arrêté du 4 mai 2006 (*Arr. intermin. 4 mai 2006, NOR : EQU50501975A, JO 12 mai, p. 6923*), les transports exceptionnels ont été classés en trois catégories (voir tableau ci-après).

Convois présentant une ou plusieurs caractéristiques excédant la normale dans les limites suivantes	1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie
	<i>jusqu'à</i>	<i>de</i>	
Poids total	48 t	48 t à 72 t	Tous les convois de caractéristiques supérieures
Largeur	3 m	3 à 4 m	
Longueur	20 m	20 à 25 m	

1409 Autorisations individuelles permanentes**a) Autorisations de 1^{re} et 2^e catégorie**

Elles sont délivrées pour une durée déterminée — cinq ans au maximum pour les convois de 1^{re} catégorie et deux

ans pour les convois de 2^e catégorie —, un nombre de voyages illimité et portent soit sur tout ou partie d'un réseau routier, soit sur un itinéraire précis.

Autorisations sur réseau. — Il s'agit de :

- l'ensemble du réseau défini sur les cartes nationales des itinéraires pour transports exceptionnels de 1^{re} et 2^e catégorie ;
- ou de tout ou partie des voies des départements d'origine et de destination.

Remarques

Les itinéraires pour transports exceptionnels de 2^e catégorie sont ouverts aux seuls convois dont le poids total roulant n'excède pas 48 tonnes.

Les cartes nationales des itinéraires, dont la présence à bord est obligatoire (voir n^o 1420), sont diffusées par le bureau des ventes du SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes – 46, avenue Aristide Briand, BP 100, 92225 Bagneux Cedex – Tél. : 01.46.11.31.31 – Fax : 01.46.11.31.69).

Les **trajets de raccordement** entre le réseau ainsi déterminé et le point d'origine ou de destination du convoi doivent faire l'objet d'une autorisation individuelle. Toutefois, s'agissant du réseau défini par la carte des itinéraires de 1^{re} catégorie, le transporteur peut effectuer, sous sa responsabilité, des raccordements dans la limite d'un trajet ne dépassant pas 20 kilomètres.

Autorisations sur itinéraire précis. — Elles portent sur un itinéraire précis, entre un point de départ et un point d'arrivée identifiés.

b) Autorisations de 3^e catégorie

S'agissant des transports exceptionnels de 3^e catégorie, seules peuvent être délivrées des autorisations individuelles permanentes sur itinéraire précis. Elles sont délivrées pour un nombre de voyages illimité et pour une durée qui ne peut excéder :

- six mois pour un convoi de 3^e catégorie par sa masse totale roulante ou ses charges par essieu ;
- un an pour un convoi de 3^e catégorie par ses dimensions.

CHAPITRE II

Temps de conduite et de repos (véhicules de plus de 3,5 tonnes)

SOMMAIRE

Avertissement	1479
-------------------------	------

SECTION I

Champ d'application de la réglementation

Règlements européens n° 3820/85 du 20 décembre 1985 et n° 561/2006 du 15 mars 2006	1480
Champ d'application territorial (règlement n° 3820/85)	1481
Champ d'application territorial (règlement n° 561/2006)	1482
Personnes concernées	1483
Véhicules et transports assujettis (règlement n° 3820/85)	1484
Véhicules et transports assujettis (règlement n° 561/2006)	1485
Véhicules exemptés de droit (règlement n° 3820/85)	1486
Véhicules exemptés de droit (règlement n° 561/2006)	1487
Dérogations nationales à raison du caractère particulier de certains transports (règlement n° 3820/85)	1488
Dérogations nationales à raison du caractère particulier de certains transports (règlement n° 561/2006)	1489

SECTION II

Durées maximales de conduite

Durée maximale de conduite continue (règlement n° 3820/85)	1490
Durée maximale de conduite continue (règlement n° 561/2006)	1491
Interruption de la conduite continue (règlement n° 3820/85)	1492
Interruption de la conduite continue (règlement n° 561/2006)	1493
Décompte des temps de chargement (ou de déchargement) inférieurs à 15 minutes	1494
Période de conduite journalière	1495
Limitation du nombre de périodes de conduite journalière (règlement n° 3820/85)	1496
Durée maximale de conduite hebdomadaire (règlement n° 561/2006)	1497
Durée maximale de conduite par période de deux semaines consécutives	1498

SECTION III

Durées minimales de repos

Trois formes de repos	1499
Repos (règlement n° 3820/85)	1500
Repos (règlement n° 561/2006)	1501
Repos journalier (conducteur unique) (règlement n° 3820/85)	1502
Repos journalier (conducteur unique) (règlement n° 561/2006)	1503
Fractionnement du repos journalier (transport intégralement routier) (règlement n° 3820/85)	1504
Fractionnement du repos journalier (règlement n° 561/2006)	1505
Fractionnement du repos journalier, ro/ro ou rail/route (règlement n° 3820/85)	1506
Repos journalier du conducteur accompagnant un véhicule transporté par ferry-boat ou en train (règlement n° 561/2006)	1507
Repos journalier (deux conducteurs) (règlement n° 3820/85)	1508
Repos journalier (deux conducteurs) (règlement n° 561/2006)	1509
Repos hebdomadaire (règlement n° 3820/85)	1510
Repos hebdomadaire (règlement n° 561/2006)	1511

SECTION IV

Dérogations

Dérogations nationales plus contraignantes (règlement n° 3820/85)	1512
Dérogations nationales plus contraignantes (règlement n° 561/2006)	1513
Dérogations nationales au titre de circonstances exceptionnelles	1514
Dérogations « de sûreté » à l'initiative du conducteur	1515

Annexe

Tableau récapitulatif des périodes d'activité et de non-activité des conducteurs (règlement n° 3820/85)	1516
Tableau récapitulatif des périodes d'activité et de non-activité des conducteurs (règlement n° 561/2006)	1517
Tableau récapitulatif de la réglementation sociale communautaire (règlement n° 3820/85)	1518
Tableau récapitulatif de la réglementation sociale communautaire (règlement n° 561/2006)	1519

1479 Avertissement

Au cours de cette année 2007, deux règlements européens relatifs à *l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route* vont se succéder. Ainsi, le 11 avril, le règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006 prendra le relais du règlement n° 3820/85 du 20 décembre 1985.

La Rédaction de l'ouvrage a dès lors pris le parti, pour les développements où cela lui a semblé opportun, de doubler les informations, présentant alternativement et l'une en suite de l'autre la réglementation applicable jusqu'au 10 avril puis celle applicable à compter du 11 avril.

Dans un souci de clarté, le numéro du règlement concerné a été associé à l'intitulé de l'article.

SECTION I

Champ d'application
de la réglementation

De source communautaire, la réglementation des temps de conduite et de repos est identique dans tous les Etats membres de l'Union européenne.

1480 Règlements européens n° 3820/85
du 20 décembre 1985 et n° 561/2006
du 15 mars 2006

Dans un triple souci de **sécurité routière**, d'**harmonisation des conditions de concurrence** et de **progrès social**, les instances communautaires ont élaboré et mis en place, depuis 1969, une réglementation rigoureuse des temps de conduite et de repos, ainsi que de quelques autres points considérés comme ayant une incidence directe sur la sécurité routière (*âge des conducteurs, interdiction de certains types de rémunération*).

Alors que la réglementation relative à la durée et aux conditions de travail s'applique en fonction de critères personnels (qualité de salarié ou non, secteur économique d'activité), le champ d'application de la réglementation des temps de conduite et de repos est déterminé par des **critères objectifs** (essentiellement tonnage du véhicule).

A un premier règlement du 25 mars 1969 (*Règl. Cons. CEE n° 543/69, 25 mars 1969, JOCE 29 mars, n° L 77*) a succédé un **règlement CEE n° 3820/85 du 20 décembre 1985**, « *relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route* ». Entré en vigueur le 29 septembre 1986, ce règlement doit s'effacer, le **11 avril 2007**, au profit du règlement n° 561/2006, lui-même « *relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route* », qui en porte abrogation et le remplace.

Textes des règlements. — Voir n° 1633 où est reproduit le texte du règlement n° 3820/85 et n° 1634 où figure celui du règlement n° 561/2006.

1481 Champ d'application territorial
(règlement n° 3820/85)

Le règlement n° 3820/85 a pour vocation à s'appliquer tant en trafic intérieur qu'en trafic intracommunautaire (transports internationaux entre Etats membres).

Depuis l'alignement du règlement AETR, ses dispositions relatives aux temps de conduite et de repos se trouvent de fait applicables à la plupart des pays d'Europe.

1482 Champ d'application territorial
(règlement n° 561/2006)

Le règlement n° 561/2006 s'applique, sans distinction quant au pays d'immatriculation du véhicule, aux transports réalisés :

- exclusivement à l'intérieur de la Communauté (tant en transport intérieur qu'en transport international) ;
- entre la Communauté, la Suisse, l'Islande et la Norvège (ces deux derniers pays en tant que membres de l'Espace économique européen).

Transports soumis à l'AETR. — Aux termes de l'article 2, § 3 du règlement n° 561/2006, l'AETR s'applique, à la place des dispositions communautaires, à certains transports internationaux, à savoir ceux :

- effectués par des véhicules immatriculés dans la Communauté et réalisés, au moins en partie, hors de l'espace géographique défini ci-dessus. L'AETR s'applique alors pour l'ensemble du trajet ;
- effectués par des véhicules immatriculés dans des pays tiers à l'Union européenne et non parties à l'AETR mais uniquement pour la partie du trajet réalisée dans l'Union ou sur le territoire d'un pays partie à l'AETR.

Les normes AETR, en majorité alignées sur les dispositions du règlement n° 3820/85, devraient à terme être révisées pour mise en harmonie avec celles du règlement n° 561/2006.

1483 Personnes concernées

Contrairement à la réglementation du travail, la **réglementation des temps de conduite et de repos s'applique à tous les conducteurs**, qu'ils soient salariés ou indépendants, qu'ils conduisent à titre habituel ou occasionnel, dans une entreprise de transport public (ou assimilée) ou dans une entreprise effectuant des transports pour propre compte.

Par *conducteur*, on entend toute personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord pour le conduire le cas échéant dans l'hypothèse de double équipage (*Règl. Cons. CE n° 3820/85, 20 déc. 1985, art. 1^{er}, § 3 ; Règl. Cons. CE n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 4, c*). Cette définition exclut les autres membres d'équipage, tels que les convoyeurs (dont la seule question de l'âge minimal est abordée dans les règlements).

1484 Véhicules et transports assujettis
(règlement n° 3820/85)

Tombe sous le coup de la réglementation tout transport par route, *intérieur ou intracommunautaire*, exécuté au moyen d'un véhicule dont le poids maximal autorisé en

1519 Tableau récapitulatif de la réglementation sociale communautaire (règlement n° 561/2006)

Normes		Prescriptions communautaires
Age minimal des conducteurs		a) Véhicule d'un PTAC inférieur ou égal à 7,5 t : 18 ans révolus ; b) Autres véhicules : — 21 ans révolus, — ou 18 ans seulement si le conducteur est porteur d'un certificat d'aptitude professionnelle constatant l'achèvement d'une formation spéciale de conducteur. L'âge minimal des convoyeurs est fixé à 18 ans révolus. Il peut être ramené à 16 ans sous certaines conditions.
Conduite journalière (toutes catégories de véhicules)		9 heures pouvant être portées à 10 heures deux fois par semaine.
Conduite hebdomadaire moyenne	Par semaine	Limitation à 56 heures. Cette limite maximale est en théorie compatible avec la durée hebdomadaire de travail effectif des conducteurs grands routiers autorisée en France.
	Sur deux semaines consécutives	90 heures
Durée maximale du temps de conduite continue		4 heures 30
Interruptions		45 minutes minimum, pouvant être fractionnées en 2 périodes, la première de 15 minutes minimum, la deuxième de 30 minutes minimum. Pendant ces pauses, le conducteur dispose librement de son temps.
Repos journalier simple équipage	Norme	11 heures consécutives.
	Réduction admise	9 heures consécutives trois fois par semaine.
	Fractionnement ordinaire	Possible en 2 périodes, la 1 ^{re} de 3 heures, la 2 ^e de 9 heures. Le repos est alors porté à 12 heures. Prise du repos possible dans le véhicule en couchette et à l'arrêt.
	ro/ro ou rail/route	Repos de 11 heures minimum pouvant être interrompu deux fois pour un total d'1 heure.
Repos journalier double équipage		9 heures consécutives par périodes de 30 heures.
Repos hebdomadaire	Norme	45 heures consécutives (comprenant le repos journalier).
	Réduction admise	<ul style="list-style-type: none"> • 24 heures consécutives. • Compensation obligatoire, avant la fin de la 3^e semaine suivant la semaine concernée.

CHAPITRE I

Textes

SOMMAIRE

Loi « d'orientation des transports intérieurs » dite « LOTI » (extraits)	1606	Décret relatif aux transports routiers de marchandises	1626
Contrat type « général » applicable aux transports publics de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique	1607	Directive communautaire concernant l'accès à la profession de transporteur routier	1627
Contrat type pour le transport public routier en citernes	1608	Arrêté relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises	1628
Contrat type marchandises périssables sous température dirigée	1609	Règlement CEE définissant le régime des transports internationaux entre Etats de l'Union européenne	1629
Contrat type animaux vivants	1610	Arrêté relatif à la location de véhicules destinés au transport routier de marchandises	1630
Contrat type pour le transport public routier d'objets indivisibles	1611	Loi n° 52-401 du 14 avril 1952 (Loi de finances pour l'exercice 1952)	1631
Contrat type véhicules roulants	1612	Décret relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier	1632
Contrat type fonds et valeurs	1613	Règlement européen n° 3820/85 sur les temps de conduite et de repos	1633
Contrat type sous-traitance	1614	Règlement européen n° 561/2006 sur les temps de conduite et de repos	1634
Protocole de sécurité	1615	Règlement CEE relatif au chronotachygraphe	1635
Délit de prix abusivement bas : double support pénal	1616	Ordonnance du 23 décembre 1958	1636
Convention CMR (signée le 19 mai 1956 à Genève)	1617	Décret relatif à l'application des dispositions des règlements CEE 3820/85 et 3821/85	1637
« Conditions » Eurotunnel	1618	« Coresponsabilité pénale » C. route, art. R. 121-1 à R. 121-5	1638
Contrat type de location d'un véhicule industriel avec conducteur	1619	Décrets relatifs à la taxe à l'essieu	1639
Conditions générales de déménagement	1620	Règlement communautaire sur le cabotage	1640
Police type française d'assurance des marchandises transportées par voie de terre	1621	Circulaire sur le cabotage en France (extraits)	1641
Conventions spéciales risques de guerre et assimilés	1622		
Clauses syndicales vol 1992	1623		
Clause syndicale vol 2005	1624		
Police type française d'assurance de responsabilité contractuelle des commissionnaires de transport	1625		

1606

Loi « d'orientation des transports intérieurs » dite « LOTI » (extraits)

(L. n° 82-1153, 30 déc. 1982, JO 31 déc., modifiée).

TITRE I^{er}. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS

Chapitre I

Du droit au transport et des principes généraux applicables aux transports intérieurs

Article 5 (mod. par L. n° 2003-495, 12 juin 2003, art. 26 I, 13 juin 2003)

Le service public des transports comporte l'ensemble des missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens.

Ces missions sont les suivantes :

a) La réalisation et la gestion d'infrastructures et d'équipements affectés au transport et leur mise à la disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité ;

b) La réglementation des activités de transport et le contrôle de son application ainsi que l'organisation des transports pour la défense ;

c) Le développement de l'information sur le système de transports ;

d) Le développement de la recherche, des études et des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports ;

e) L'organisation du transport public.

L'exécution de ces missions est assurée par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics en liaison avec les entreprises privées ou publiques qui en sont chargées ou qui y participent en vertu des dispositions de la présente loi.

Les modalités des relations entre les autorités publiques et les entreprises de transport public varient en fonction du mode de transport et de la nature des activités selon qu'il s'agit notamment de transports de personnes ou de marchandises. Dans le cadre des dispositions de la loi, la liberté de gestion des entreprises privées est garantie par l'Etat.

Sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception

des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées.

Sont considérées comme des transports de marchandises les opérations de transport effectuées dans le cadre d'un déménagement.

Article 6

Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

Article 6-1 (créé par *L. n° 2005-882, 2 août 2005, art. 93, JO 3 août*)

I - Un véhicule utilisé par une entreprise de transport de marchandises non résidente ou, dans le cas de services occasionnels, par une entreprise de transport de personnes non résidente, pour effectuer sur le territoire français des prestations de cabotage prévues par les règlements (CEE) n° 3118/93 du Conseil, du 25 octobre 1993, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre et (CE) n° 12/98 du Conseil, du 11 décembre 1997, fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre ne peut demeurer sur ce territoire plus de trente jours consécutifs, ni plus de quarante-cinq jours sur une période de douze mois.

II - Un bateau utilisé par une entreprise non résidente de transport pour compte d'autrui, de marchandises ou de personnes, pour effectuer sur le territoire français des prestations de cabotage prévues par le règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un Etat membre ne peut demeurer sur ce territoire plus de quatre-vingt-dix jours consécutifs.

III - Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application et de contrôle des dispositions prévues au présent article.

Article 6-2 (créé par *L. n° 2005-882, 2 août 2005, art. 94, JO 3 août*)

I - Un transporteur ne peut se prévaloir des dispositions des règlements (CEE) n° 3118/93 du Conseil, du 25 octobre 1993, précité et (CE) n° 12/98 du Conseil, du 11 décembre 1997, précité lorsqu'il exerce sur le territoire national :

- une activité de transport intérieur de façon habituelle, continue ou régulière ;
- une activité qui est réalisée à partir de locaux ou d'infrastructures situés sur le territoire national et concourant à l'exercice de cette activité d'une façon permanente, continue ou régulière.

II - Dans les situations visées au I, le transporteur est assujéti aux dispositions des articles 7 et 8.

Article 8 (mod. par *L. n° 2003-495, 12 juin 2003, art. 26 I, JO 13 juin 2003 ; Ord. n° 2005-1039, 26 août 2005, JO 27 août* et par *L. n° 2006-10, 5 janv. 2006, art. 52, JO 6 janv.*)

I - L'exercice des professions de transporteur public de marchandises, de déménageur, de loueur de véhicules industriels destinés au transport, de commissionnaire de transport et d'auxiliaire de transport peut être subordonné selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle ainsi qu'à l'inscription à un registre tenu par les autorités de l'Etat.

Les entreprises inscrites au registre à la date d'entrée en vigueur des présentes dispositions conservent le bénéfice de cette inscription. Les titulaires d'une licence de commissionnaire de transport, à la date d'entrée en vigueur du présent article, sont inscrits de droit à ce registre.

Pour l'application de l'alinéa précédent, sont considérées comme commissionnaires de transport et comme auxiliaires de transport de marchandises les personnes qui assurent, pour le compte d'autrui, des opérations de groupage, d'affrètement ou toutes autres opérations connexes à l'exécution de transport de marchandises ou de déménagement.

La capacité professionnelle peut être reconnue par un organisme présentant des garanties d'impartialité et de compétence, habilité à cet effet dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

II - Tout contrat de transport public de marchandises ou tout contrat relatif au déménagement doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport ou du déménagement, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur, du déménageur et du destinataire, et le prix du transport ou du déménagement ainsi que celui des prestations accessoires prévues. De même, le contrat de commission de transport doit faire l'objet de dispositions identiques.

De même, pour les services occasionnels publics de transports routiers non urbains de personnes, tout contrat doit comporter des clauses précisant l'objet de la prestation et son prix, les droits et obligations des parties, l'affectation du personnel de conduite, les caractéristiques du matériel roulant ainsi que les conditions d'exécution du service notamment en fonction des personnes ou des groupes de personnes à transporter.

Sans préjudice de dispositions législatives en matière de contrat et à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées aux alinéas précédents, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit. Ces contrats types sont établis par décret, après avis du conseil national des transports.

III - (supprimé)

IV - La rémunération des commissionnaires de transport et auxiliaires de transport est fixée en fonction des services effectivement rendus. Elle est supportée par ceux qui en bénéficient.

Chapitre II

Des conditions sociales et de la sécurité

Article 9 (mod. par *L. n° 99-533, 25 juin 1999, art. 40, JO 29 juin*, par *L. n° 2002-3, 3 janv. 2002, art. 1^{er}, JO 4 janv.* et par *L. n° 2003-495, 12 juin 2003, art. 26 I, 13 juin 2003*)

L'Etat définit la réglementation sociale et veille à l'harmonisation des conditions de travail et d'emploi, ainsi qu'à la mise en œuvre de la réglementation correspondante. Il en contrôle l'application.

L'Etat définit les règles de sécurité, d'organisation des secours et de contrôle technique applicables aux transports. Il veille à leur mise en œuvre et en contrôle l'application.

Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables.

Est nulle de plein droit, dans les contrats de transport, dans les contrats relatifs au déménagement et dans les

Article 6

Les dispositions de la présente loi entrent en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui de sa publication.

b) Articles 23-1 et 23-2 de la loi « sécurité et modernisation des transports »

(L. n° 95-96, 1^{er} févr. 1995, JO 2 févr., mod. L. n° 96-603, 5 juill. 1996, JO 6 juill. ; L. n° 98-69, 6 févr. 1998, JO 7 févr.)

Comme on pourra le constater, la teneur de l'article 23-1 est quasi identique à celle de l'article 3 de la loi relative à la sous-traitance (ci-dessus).

Article 23.1

Est puni d'une amende de 90 000 € le fait pour tout prestataire de transport public routier de marchandises, et notamment les transporteurs routiers de marchandises, commissionnaires de transport ou loueurs de véhicules industriels avec conducteurs, d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburant et d'entretien, les amortissements ou les loyers des véhicules, les frais de route des conducteurs de véhicules, les frais de péage, les frais de documents de transport, les timbres fiscaux et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.

Les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables dans les conditions prévues par l'article 121-2 du Code pénal de l'infraction prévue au présent article (NDLR : disposition désormais superflue au regard de la généralisation de la responsabilité pénale des personnes morales introduite par la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité. Relevons que l'entreprise, personne morale, qui se verrait reconnue responsable de l'infraction est passible d'une amende dont le taux maximal est égal au quintuple de celui prévu pour les personnes physiques par la loi qui réprime l'infraction, ici donc 5 x 90 000 €).

La peine encourue par les personnes morales est l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du Code pénal.

L'action est engagée par le ministère public, le ministre chargé de l'économie ou son représentant.

Les infractions sont recherchées et constatées dans les conditions prévues à l'article 45, premier et troisième alinéa, 46, 47, 51 et 52 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986 précitée. Le procureur de la République est préalablement avisé des opérations envisagées. Les procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, lui sont transmis sans délai. Copie en est adressée à l'intéressé.

Le transporteur public routier de marchandises, le commissionnaire ou le loueur de véhicule industriel avec conducteur évincé en raison d'un prix trop bas et les organisations professionnelles de transporteurs routiers, de commissionnaires de transports et de loueurs de véhicules industriels, représentatives au niveau national, peuvent se porter partie civile.

Le ministre chargé de l'économie ou son représentant peut, devant la juridiction compétente, déposer des conclusions et les développer oralement à l'audience. Il peut également produire les procès-verbaux et les rapports d'enquête.

L'action est prescrite dans un délai d'un an à compter de la date de fin d'exécution du contrat.

Article 23-2

Lors des contrôles qu'ils font en entreprise, les contrôleurs des transports terrestres sont habilités à se faire communiquer tout document leur permettant de constater les prix

pratiqués, ainsi que le volume de l'activité traitée ou sous-traitée. Les dispositions des quatrième et cinquième alinéas de l'article 4 de la loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises sont applicables à ces contrôles.

Convention CMR (signée le 19 mai 1956 à Genève)

(Ord. 23 déc. 1958, JO 26 déc.)

PREAMBULE

Les parties contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,

Sont convenues de ce qui suit :

CHAPITRE 1^{er}. — CHAMP D'APPLICATION**Article 1^{er}**

1. - La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties.

2. - Pour l'application de la présente Convention, il faut entendre par « véhicules » les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949.

3. - La présente Convention s'applique même si les transports rentrant dans son champ d'application sont effectués par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

4. - La présente Convention ne s'applique pas :

a) aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales,

b) aux transports funéraires,

c) aux transports de déménagement.

5. - Les Parties contractantes s'interdisent d'apporter par voie d'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles toute modification à la présente Convention, sauf pour soustraire à son empire leur trafic frontalier ou pour autoriser dans les transports empruntant exclusivement leur territoire l'emploi de la lettre de voiture représentative de la marchandise.

Article 2

1. - Si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf, éventuellement, pour l'application des dispositions de l'article 14, la présente Convention s'applique néanmoins, pour l'ensemble du transport. Cependant, dans la mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non par la présente

CHAPITRE II

Références de jurisprudence

1642 Définition du contrat de transport

(Voir n° 1 le texte correspondant à ces références).

JUR. 1. — Définition reprise, pour l'essentiel, par *CA Aix-en-Provence*, 15 janv. 1988, *BT* 1988, p. 276.

1643 Éléments fondamentaux du contrat de transport

(Voir n° 2 le texte correspondant à ces références).

JUR. 1. — *Cass. com.*, 15 mai 2001, n° 98-19.651, *Bull. civ. IV*, n° 92, *BTL* 2001, p. 416 ; *Cass. com.*, 14 mars 1995, n° 93-16.196, *Bull. civ. IV*, n° 86, qualification de contrat de transport résultant du contenu de la prestation principale qui consistait à déplacer de la marchandise d'un lieu à un autre ; *TC Paris*, 14 mars 2002, *Generali France et a. c/ Diconstanzo et a.*, *BTL* 2002, p. 308, en extrait, où le tribunal considère, en revanche, qu'eu égard aux multiples prestations prévues au cahier des charges le *transfert sur site* ne peut être qualifié de transport.

JUR. 2. — *CA Paris*, 18 févr. 1993, *BTL* 1993, p. 369, au sujet d'un transport de fonds ; *CA Aix-en-Provence*, 7 oct. 1993, *BTL* 1993, p. 795, en extrait, déplacement d'une machine d'un atelier à l'autre (sur une distance de cent mètres) au moyen d'un « clark ».

JUR. 3. — *CA Aix-en-Provence*, 7 oct. 1993, précité sous Jur. 2.

JUR. 4. — *CA Aix-en-Provence*, 15 janv. 1988, *BT* 1988, p. 276.

1644 Caractère civil ou commercial du contrat de transport

(Voir n° 4 le texte correspondant à ces références).

JUR. 1. — Problème évoqué, pour des patrons marinières, dans *Cass. com.*, 21 mai 1985, n° 82-16.264, *BT* 1985, p. 371.

JUR. 2. — *Cass. com.*, 1^{er} févr. 1955, *BT* 1955, p. 127.

JUR. 3. — *Cass. 1^{re} civ.*, 16 déc. 1992, n° 91-12.876, *Degaudenzi c/ Verlingue, Lamyline*, au sujet du déménagement d'un particulier.

1645 Transport à titre gratuit

(Voir n° 5 le texte correspondant à ces références).

JUR. 1. — *Cass. com.*, 14 déc. 1993, n° 92-11.417, *BTL* 1994, p. 51, en extrait, la responsabilité du transporteur bénévole ne peut être engagée qu'au plan délictuel.

JUR. 2. — *CA Paris*, 5^e ch., 16 mars 1978, *Placoplâtre c/ Transports réunis et a.*

1646 Cas du « retour en service »

(Voir n° 6 le texte correspondant à ces références).

JUR. 1. — *Cass. com.*, 16 oct. 1967, n° 64-13.821, *BT* 1968, p. 28 ; *CA Paris*, 5^e ch., 31 mai 1983, *De la Rancheraye c/ Parent* ; *CA Lyon*, 30 mai 1974, *BT* 1974, p. 299 ; *CA Bruxelles*, 6 avr. 1977, *Dr. eur. transp.* 1977, p. 881 ; *TGI Mulhouse*, 6 févr. 1984, *SACM c/ Tournier et Seine et Rhône*.

1647 Transport payant par un non-professionnel

(Voir n° 7 le texte correspondant à ces références).

JUR. 1. — *Cass. com.*, 3 avr. 1968, n° 63-11.668, *BT* 1968, p. 215.

JUR. 2. — *TGI Strasbourg*, 12 oct. 1977, *BT* 1977, p. 562.

JUR. 3. — *CA Amiens*, 1^{re} ch., 22 déc. 1976, *Ridoux c/ Leclercq*.

JUR. 4. — *Cass. 1^{re} civ.*, 5 janv. 1980, n° 77-15.515, *BT* 1980, p. 117.

1648 Transport et commission de transport

(Voir n° 8 le texte correspondant à ces références).

JUR. 1. — *Cass. com.*, 16 févr. 1988, n° 86-18.309, *Bull. civ. IV*, n° 75, *BT* 1988, p. 491 ; *Cass. com.*, 6 févr. 1990, n° 88-15.495, *Lamyline* ; *CA Versailles*, 12^e ch., 9 déc. 1993, *BTL* 1994, p. 102 ; *CA Versailles*, 12^e ch., 16 mai 2002, *Sté Tyt Textile c/ Sté Infinitif et autres*, *BTL* 2002, p. 440, en extrait ; *CA Rouen*, 2^e ch., 25 mars 2004, *RG* n° 02/00726, *Sté Transports Armand c/ Sté Mitsui marine and fire insurance company Ltd et a.*, *Lamyline*.

JUR. 2. — *CA Colmar*, 26 févr. 1993, *BTL* 1993, p. 401 ; *Cass. 1^{re} civ.*, 10 févr. 1998, n° 96-13.209, 96-13.245, 96-13.306, *Bull. civ. I*, n° 59.

JUR. 3. — *CA Paris*, 22 juin 1978, *BT* 1978, p. 484 ; *CA Paris*, 4 déc. 1978, *BT* 1979, p. 20 ; *CA Colmar*, 1^{re} ch., 27 juin 1995, *Alsace viandes c/ TFE, Lamyline*, sous-traitance du contrat de transport de pratique courante sans qu'il soit nécessaire de recueillir l'accord de l'expéditeur ; *TGI Mulhouse*, 18 nov. 1981, *BT* 1982, p. 156 ; en revanche, le transporteur qui sous-traite doit en aviser son donneur d'ordre s'il s'était engagé à effectuer *personnellement* l'opération : *CA Colmar*, 10 sept. 1982, *BT* 1982, p. 538. En Belgique, au contraire, est automatiquement considérée comme transporteur l'entreprise qui accepte un ordre de transport

1815

1815 Réclamations relatives au paiement des remboursements et prescription

(Voir n° 364 le texte correspondant à ces références).

JUR. 1. — *Cass. com.*, 10 oct. 1995, n° 93-17.339, *BTL 1995*, p. 762, en extrait, et *CA Douai*, 2^e ch., 29 juin 2000, *BTL 2000*, p. 598, le débat portant là sur le point de départ du délai, les deux décisions concernant un commissionnaire.

JUR. 2. — *CA Paris*, 5^e ch., 10 mai 1996, n° 94-13816, *Poussard c/ DM transports, Lamyline*, prescription annale écartée motif pris qu'il s'agit là d'une faute postérieure à l'achèvement du transport.

JUR. 3. — En ce sens, *CA Douai*, 2^e ch., 30 janv. 1992, *Manufacture industrielle lyonnaise c/ Valois et autres*; pourvoi rejeté par *Cass. com.*, 3 mai 1994, n° 92-13.655, *Lamyline*, mais pour irrecevabilité; à signaler également un arrêt qui, dans un cas de chèque sans provision, a fait application du troisième alinéa de l'article 52 du décret-loi du 30 octobre 1935 sur le chèque, selon lequel « en cas de prescription (du recours cambiaire), il subsiste une action contre le tireur qui n'a pas fait provision ou les autres obligés qui se seraient enrichis injustement », et admis sur ce fondement la recevabilité de l'action intentée par un commissionnaire de transport quatre ans après les faits; *CA Paris*, 8 févr. 1979, *BT 1979*, p. 210.

JUR. 4. — *TGI Thonon-les-Bains*, 14 déc. 2000, n° 2000/0233, *Eurotime c/ Point Rouge*, *BTL 2001*, p. 59, en extrait.

1816 Le laissé-pour-compte, mode de règlement des litiges

(Voir n° 365 le texte correspondant à ces références).

JUR. 1. — Par exemple, *Cass. com.*, 9 juill. 1991, n° 89-18.718, *Lamyline*, le destinataire n'a pas à subir les inconvénients d'une livraison défectueuse, ou encore *Cass. com.*, 8 oct. 1996, n° 94-18.430, *BTL 1996*, p. 722, en extrait, en matière maritime; et, à cheval sur contrat de vente et contrat de transport, *Cass. com.*, 20 janv. 1987, n° 85-15.287, *Lamyline*: l'acheteur est en droit de refuser la livraison dans sa totalité, même pour une avarie partielle.

JUR. 2. — Formule adoptée par *CA Versailles*, 5 janv. 1995, n° 4568/93, *Helvetia c/ PFA*, *BTL 1995*, p. 186.

JUR. 3. — *CA Paris*, 3 nov. 1978, *BT 1979*, p. 110.

JUR. 4. — Ainsi, dans un cas où des tôles avaient été refusées pour mouille, attribuée à un mauvais conditionnement par un expert judiciaire, le transporteur a obtenu la condamnation de l'expéditeur à retirer les tôles de ses locaux, qu'elles encombraient, sous astreinte journalière, plus paiement des frais de magasinage, plus dommages-intérêts: *T. com. Lyon*, 5 mai 1975, *BT 1975*, p. 456. Dans cette autre affaire, suite au versement d'un véhicule, l'expéditeur estimait le reconditionnement de la marchandise économiquement inenvisageable. A défaut d'éléments tangibles venant corroborer ses dires et 30 % seulement des biens transportés étant endommagés, le juge détermine l'indemnité sur la base de ce seul pourcentage, y adjoignant toutefois le montant de la vente en sauvetage (*CA Orléans*, ch. com., 22 mai 2003, n° 02/00889, *Danzas c/ Daudin Frutex et autres*, *BTL 2003*, p. 421). Là enfin, les juges ont fait supporter 50 % du sinistre à un destinataire ayant refusé la totalité d'un chargement de produits frais alors que les relevés de température effectués, simplement partiels, ne démontraient qu'un très léger écart avec la température admise et en tout cas n'emportaient pas d'incidence, aux dires des experts, en termes d'hygiène et de santé (*CA Toulouse*, 2^e ch. 2, 20 janv.

2004, n° 02/03906, *TFE c/ Logistique de distribution sous froid*, *BTL 2006*, p. 62).

1817 Attitude à tenir par le transporteur face au laissé-pour-compte

(Voir n° 366 le texte correspondant à ces références).

JUR. 1. — *Cass. com.*, 17 févr. 1987, n° 84-17.489, *Lamyline*.

JUR. 2. — Cas dans *CA Toulouse*, 2^e ch. 2, 20 janv. 2004, n° 02/03906, *TFE c/ Logistique de distribution sous froid*, *BTL 2006*, p. 62.

JUR. 3. — *CA Reims*, 23 sept. 1987, *PrévotEAU c/ Marne express*.

JUR. 4. — *Cass. com.*, 20 janv. 1987, n° 85-15.287, *Lamyline*.

JUR. 5. — *CA Orléans*, ch. com., 22 mai 2003, n° 02/00889, *Danzas c/ Daudin Frutex*, *BTL 2003*, p. 421.

1818 Exemples d'admission du laissé-pour-compte

Voici un certain nombre de cas dans lesquels le laissé-pour-compte a été reconnu justifié :

1) A raison d'avaries ou de dépréciation :

- a) Statue de marbre avariée : « aucune réparation ne pouvait lui restituer son aspect primitif » (*CA Montpellier*, 8 mai 1912, *BT 1912*, p. 136),
- b) Voiture automobile neuve avariée : les juges ne font qu'utiliser leur pouvoir souverain d'appréciation du mode de réparation adéquat au préjudice subi, en validant le laissé-pour-compte d'une voiture neuve avariée en cours de transport et ayant subi une dépréciation de 6 % (*Cass. com.*, 18 mars 1969, n° 67-11.965, *BT 1969*, p. 181),
- c) Farines mouillées pendant le transport, ne pouvant servir à la panification et au surplus invendables en leur état dans la région où elles étaient offertes (*CA Montpellier*, 30 juin 1938, *BT 1938*, p. 129),
- d) Machine avariée, dont le destinataire n'avait plus le placement, son client ayant résilié sa commande et la machine n'étant pas de vente courante (*T. com. Seine*, 9 déc. 1938, *BT 1939*, p. 70),
- e) Dégâts importants à une cabine de camion neuve (qui constituait la marchandise transportée). La réfection de pareils dommages n'aurait pas autorisé la vente au prix du neuf et, en conséquence, le préjudice subi n'aurait pas été entièrement réparé (*CA Paris*, 4 mai 1982, *BT 1982*, p. 344),
- f) Four électrique brisé en cours de transport et dont la réparation aurait coûté plus cher qu'un four neuf (*CA Toulouse*, 2^e ch., 25 mai 1982, *L'Haridon c/ Philipsen*),
- g) Marchandise détériorée dans la proportion des 2/3, que le destinataire n'a accepté de prendre dans ses entrepôts que pour libérer le véhicule (*CA Paris*, 5^e ch., 14 déc. 1983, *Sitral c/ Peru*),
- h) Cartons de bûches de Noël portant de sérieuses traces d'écrasement ou de déformation. Refus en bloc légitime, bien que la dépréciation effective ne soit que de 15 %, le destinataire ne pouvant « ouvrir chaque carton et effectuer un tri, s'agissant d'une marchandise particulièrement fragile à la manipulation et ne pouvant être offerte à la clientèle que dans une présentation