

**Spécial
Jurisprudence
C M R**

Dans ce numéro

Jurisprudence française

n°1 à 37 p 2

Jurisprudence étrangère

n°38 à 58 p 11

Table des décisions p 16

N° 48

- 2006 -

COMITÉ DE LECTURE

Marc ALLEGRET	<i>Inspecteur principal hors classe honoraire SNCF</i>
Valérie BAILLY-HASCOËT	<i>Attachée de Recherche</i>
Maurice BERNADET	<i>Professeur - Lyon</i>
Isabelle BON-GARCIN	<i>Maître de Conférences - Lyon 2</i>
Jacques BONNAUD	<i>Avocat - Marseille</i>
Guillaume BRAJEUX	<i>Avocat - Paris - Rouen - Nantes</i>
Denis BROUSSOLLE	<i>Professeur - Dijon</i>
Alexis CONSTANTIN	<i>Professeur - Rennes</i>
Philippe DELEBECQUE	<i>Professeur - Paris</i>
Michel GOUT	<i>Avocat - Paris</i>
Cécile LEGROS	<i>Maître de Conférences - Rouen</i>
Frédéric LETACQ	<i>Rédacteur en chef</i>
Barthélemy MERCADAL	<i>Professeur honoraire - CNAM Paris</i>
Yves TASSEL	<i>Professeur - Nantes</i>
Jean-Pierre TOSI	<i>Professeur - Montpellier</i>
Jean Claude ZIV	<i>Professeur - CNAM Paris</i>



Transidit

Publication trimestrielle

Directeur de la publication Michel GOUT
Directeur de la rédaction Isabelle BON-GARCIN
Rédacteur en chef Frédéric LETACQ
Rédacteur Valérie BAILLY-HASCOËT

Prix de l'abonnement annuel
France : 50 € (4 numéros)
Etranger : 55 € (4 numéros)

Renseignements et abonnements
11, rue de la Champmeslé – F. 76000 ROUEN
Tél : +33 (0)2.35.71.33.50
Fax : +33 (0)2.35.88.51.64
E-mail : contact@idit.asso.fr

ISSN 1254-8537
Commission paritaire des publications et agences de presse :
n° 75 352 AS

Mise en page par nos soins - couverture AMC imprimerie
Toute reproduction, même partielle, est interdite sans notre autorisation préalable

Avant propos

Ce numéro dédié à la jurisprudence CMR a été spécialement conçu pour la célébration du cinquantième anniversaire de la convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route.

Il a été réalisé à partir d'une sélection des 1126 décisions de justice analysées par l'IDIT et figurant dans sa base de données informatisée sous le thème : « CMR ».

www.idit.fr

Cour de cassation, ch. com. 18 mars 1986
Transports Philips France c/
Sté générale Trading Corporation
Bull. Civ. IV n° 54 ;
Bulletin des Transports 1986. 607
JCP 1986. IV. 155 (som)

1- ARTICLE 1 - APPLICATION A UN TRANSPORT EN DEUX ETAPES – CONTRAT UNIQUE

Contrat de transport - Définition - Transports routiers en deux étapes - Premier transport international - Second transport interne - Contrat unique si la destination finale apparaît sur d'autres documents que la lettre de voiture CMR

Lorsqu'une opération de transport est effectuée en deux étapes par un même transporteur, la première étant réalisée entre un pays étranger et la France et la seconde entre deux points du territoire français, il n'y a qu'un seul transport s'il résulte des documents, autres que la lettre de voiture CMR, émanant du transporteur qu'il était prévu depuis le chargement que les marchandises seraient livrées au destinataire final, même si la lettre de voiture internationale correspondant à la première étape du transport ne le désignait pas expressément.

Cour de cassation, ch. com. 12 mai 1980
Sté Lymberpa c/ Cie Général Accident
Bulletin des Transports 1980. 370

2- ARTICLE 1 - APPLICATION A UN TRANSPORT INTERROMPU

Transport international France / Italie dont une partie devait s'effectuer par rail - Mauvais état de la remorque - Refus du ferroteur d'effectuer le transport par fer - Action de l'expéditeur contre le commissionnaire - Action récursoire du commissionnaire contre le transporteur

Le transporteur routier ne peut repousser une action récursoire du commissionnaire fondée sur la CMR, dès lors qu'il a accepté la marchandise et la lettre de voiture CMR et, que le lieu de prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison étaient situés dans des pays différents. La circonstance que la marchandise n'ait pas franchie de frontière est indifférente.

3- ARTICLE 1 - APPLICATION A UN TRANSPORT INTERNE

Application conventionnelle de la CMR - Transport intérieur - Convention des parties - Référence à des lettres de voiture CMR - Liberté contractuelle - Application des dispositions de la CMR relatives à la limitation de réparation – Validité

Aux termes de l'article 8-II de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI), les clauses des contrats types ne sont applicables de plein droit qu'à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat de transport public.

Les parties peuvent donc valablement soumettre un transport routier interne (en l'espèce Bordeaux / Le Havre) aux règles de la CMR dès lors que ces dispositions ne sont pas contraires à celles d'ordre public régissant le contrat de transport national.

Cour de cassation, ch. com. 1er juillet 1997
Sté Doumen et Rhône Méditerranée c/
Sté Navigation et transport et SCAC,
Dalloz 1998, Jur, 143, Obs. Mercadal - Letacq
BTL 1997. 537 ; Transidit 1997 n° 80 ;
JCP 1997. IV. 1899 ; RJDA 12/97, n° 1489.

4- ARTICLE 1 - APPLICATION CONVENTIONNELLE – CONTRAT DE COMMISSION DE TRANSPORT

Application conventionnelle de la CMR entre un commissionnaire et son client - Validité (oui) - Indemnisation selon l'article 23 de la CMR

C'est par une interprétation nécessaire des termes ambigus des lettres, dont il était soutenu qu'elles définissaient les relations des parties, qu'une cour d'appel a, d'une part, estimé que quelle que soit la nature du contrat, la commune intention des parties avait été de le placer sous l'empire de la CMR pour ce qui concerne l'indemnisation de l'expéditeur, et

d'autre part, qu'elle a souverainement apprécié la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge en se conformant aux dispositions de l'article 23 §1 et 2 de la CMR.

*Cour de cassation, ch. com. 7 décembre 1983
Sté Anselme Dewarin c/ Sté ETIC international
Bull civ. n°343*

5- ARTICLE 2 – TRANSPORT COMBINE - ROUTE MER

Transport Suède / France - Chargement d'un des deux camions qui assureraient le transport, en pontée sans rupture de charge sur un "car ferry" - Tempête - Dommages causés par la tempête - Responsabilité du transporteur - Article 2 de la Convention CMR - Chargement en pontée exclut par la Convention de Bruxelles - Clause Paramount prévoyant l'application des dispositions de cette convention - Article 10 de la Convention - Disposition impérative au sens de l'article 2 de la CMR (non) - Application des seules dispositions de la CMR (oui)

Un expéditeur de marchandises ne peut se voir opposer une clause dite "paramount" intervenue entre le transporteur routier (chargé par lui tant du transport terrestre que maritime) et l'armateur autorisant l'application de la convention de Bruxelles (1924) au transport en pontée, dès lors qu'il n'a pas accepté ladite clause.

*Cour de cassation, ch. com. 5 juillet 1988
Sté Jean BIOTTEAU c/
Sté SKANDIA TRANSPORT
JCP 1988 p. IV. 330 ; DET 1990 p. 221 ;
Bulletin des Transports 1989. 449 ;
Revue de Droit Uniforme 1998. II. p. 741*

6- ARTICLE 3 – TRANSPORTEUR GARANT DE SES PREPOSES - ACTION DE L'EXPEDITEUR REEL

Transport en camion frigorifique de viande du Maroc en France - Avaries constatées lors de la livraison à destination - Condamnation in solidum du commissionnaire et du transporteur - Pourvoi du transporteur - Droit d'action - Expéditeur réel client du commissionnaire

Le transporteur condamné in solidum avec le commissionnaire de transport à réparer le préjudice résultant de la perte de la

marchandise, ne peut prétendre sur le fondement de l'article 3 de la CMR, que seul le commissionnaire répond envers l'expéditeur des actes de ses préposés dès lors que ladite convention est inapplicable dans les rapports commissionnaire / expéditeur (commettant).

En outre, l'expéditeur réel peut agir directement sur le fondement du contrat de transport, contre le transporteur chargé par le commissionnaire de réaliser le transport international.

Le transporteur ne peut reprocher au commissionnaire de ne pas avoir assuré les risques du transport dès lors qu'aucun engagement sur ce point n'avait été pris par ledit commissionnaire.

*Cour de cassation, com. 27 octobre 1975
Saralegui frères c/. Affrètement Côte Basque
Bulletin des Transports 1975. 526*

7- ARTICLE 6 – LETTRE DE VOITURE – INDICATIONS – DESTINATAIRE – DROIT D'ACTION

Destinataire réel non mentionné sur la lettre de voiture - Droit d'action du destinataire - Action contre le transporteur - Recevabilité (oui)

Le fait que le destinataire définitif (réel) ne figure pas sur la lettre de voiture CMR ne rend pas irrecevable son action contre le transporteur, s'il résulte d'autres documents émanant du transporteur que les marchandises lui étaient bien destinées et qu'elles avaient été acheminées par les véhicules et les préposés de ce transporteur dans les locaux de ce destinataire où elles lui avaient été remises.

*Cour de cassation, ch. com. 12 mai 1980
Sté LYMBERPA c/. Cie GENERAL ACCIDENT
Bulletin des Transports 1980. 370*

8- ARTICLE 8-2 – PRISE EN CHARGE – OBLIGATION DE VERIFICATION

Transport d'objets d'art - Insuffisance d'emballage apparente - Absence de contrôle et de réserves – Responsabilité du transporteur

Lorsque l'emballage d'objets d'art est insuffisant pour assurer la protection de ceux-ci, et que cette insuffisance est apparente, les présomptions d'irresponsabilité des articles

17§4-b et 18§2 de la CMR ne peuvent recevoir application.

Le transporteur est responsable des avaries survenues à ces objets pendant le transport, dès lors qu'il a procédé à celui-ci bien que l'insuffisance de l'emballage des objets ait été apparente, et qu'il n'a pas formulé de réserves à cet égard conformément aux prescriptions de l'article 8§2 de la CMR.

*Cour de cassation 12 octobre 1981
Sté Routière Nouvelle c/
HOLLANDER et autres
Bulletin des Transports 1981. 576*

9- ARTICLE 9 – PREUVE - LETTRE DE VOITURE

Caractère probant de la lettre de voiture - Preuve contraire (oui)

Par application de l'article 9 de la CMR, la lettre de voiture ne fait foi que jusqu'à preuve contraire des conditions du contrat et de la réception de la marchandise.

Dès lors, doit être cassée la décision qui retient la responsabilité d'un transporteur au seul motif qu'il figurait en cette qualité sur la lettre de voiture, sans examiner la preuve contraire rapportée par ce dernier.

*Cour de cassation, ch. com. 29 octobre 1991
Bihan c/. Sté SOCOPA International*

[Cassant Cour d'appel de Rennes 9 janvier 1990].

10- ARTICLE 9 – PREUVE - LETTRE DE VOITURE

Caractère probant de la lettre de voiture - Preuve contraire (oui)

La lettre de voiture CMR ne fait foi de son contenu que jusqu'à preuve du contraire. Ces mentions constituent donc une présomption simple et non irréfragable."

*Cour de cassation, ch. com.
1^{er} décembre 1992
Sté SOCOTRONS c/. Sté SOCOPA,
Bulletin des Transports 1992 p. 790
Droit Européen des Transports 1993 p. 745*

11- ARTICLE 12 - EXPÉDITEUR RÉEL – COMMETTANT - DROIT D'ACTION

Commissions de transport successives - Droit d'action du commettant (expéditeur réel) contre le transporteur (commissionnaire intermédiaire) mentionné sur la lettre de voiture CMR (oui)

L'expéditeur réel, qui a confié le transport des marchandises à un commissionnaire de transport, dispose d'un droit d'action contre la société qui a pris la qualité de transporteur sur la lettre de voiture.

*Cour de cassation, ch. com. 2 juin 2004
Cie Mitsui Sumitomo et autres c/ Me Pasquet,
ès qual. et autres ; Pouvoi n°T 02-17.941*

12- ARTICLE 15 - EMPECHEMENT A LA LIVRAISON

Refus du destinataire de prendre livraison - Marchandise sous température dirigée - Obligations du transporteur routier

En cas de refus par le destinataire de prendre livraison d'une cargaison de poissons surgelés, le transporteur répond du préjudice découlant du fait qu'il a omis de mettre en oeuvre, pour remédier aux effets de la souffrance de la marchandise, l'une des méthodes prévues par les articles 15 et 16§3 de la Convention.

*Cour de cassation 23 mai 1977,
Revue de Droit Uniforme 1978 - I, p. 381
Bulletin des Transports 1977. 388*

13- ARTICLE 17-2 - CAS D'EXONERATION - VOL

Transport France Italie - Vol des marchandises avec violence en Italie - Circonstances inévitables au sens de l'art. 17 § 2 de la CMR (oui) - Force majeure - Abstraction du caractère imprévisible

Attendu que la CMR considère comme cas d'exonération, les "circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier", la Cour d'appel en exigeant, en plus, que l'événement soit imprévisible, pour le déclarer cas de force majeure, a violé le texte de l'article 17§2.

*Cour de cassation ch. com. 27 janvier 1981
Sté Philippe c/ Sté SAUNIER DUVAL et a.,
Sté Busquets c/ Sté SAUNIER DUVAL et a.*

[*Infirmant cour d'appel de Rouen, 11 avril 1979. Bulletin des Transports 1981. 219, Obs p.214.*]

**14- ARTICLE 17-2 - CAS D'EXONERATION
- VOL**

Transport France / Allemagne - Véhicule de transport équipé d'un système "Neiman" - Stationnement de nuit sur une aire d'autoroute française - Agression du chauffeur endormi dans le véhicule par des individus - Vol du véhicule et de la marchandise - Décision du transporteur d'entreprendre le transport en fin de journée au lieu du lendemain à l'aube - Faute (non)

Le transporteur est exonéré de sa responsabilité, en application de l'article 17-2 de la CMR, dès lors que son véhicule, équipé d'un "Neiman", était stationné pour la nuit sur une aire de repos de l'autoroute A6 à Beaune-Merceuil, à proximité d'une station service et d'un lieu de restauration éclairés ; que le chauffeur, qui dormait dans la cabine du camion, a été agressé par plusieurs individus munis de battes de base-ball qui l'ont forcé à ouvrir la cabine, l'ont fait descendre du véhicule et se sont emparés de celui-ci. Le départ du véhicule en fin de journée impliquant un arrêt de nuit n'est pas en soi une faute, s'agissant d'un transport international d'environ 900 kilomètres.

*Cour de cassation, ch. com. 30 juin 2004
Sté Manufacture Française des Pneumatiques
Michelin et Cie et a c/ Sté Transports JMP,
Pourvoi n°S 03-13.091*

[*Rejet du pourvoi contre CA Lyon 3 mai 2002*]

**15- ARTICLE 17-2 - CAS D'EXONERATION
- VOL**

Transport France / Italie – Vol en Italie - Aires de stationnement gardées situées soit beaucoup trop près soit beaucoup trop loin - Arrêt sur une aire d'autoroute non surveillée - Attaque et vol par trois individus - Événement inévitable (non) - Exonération du transporteur (non)

La Cour d'appel ayant constaté que le chauffeur pouvait s'arrêter sur les aires gardées de Bari ou de Naples en respectant les règles de conduite, la seule circonstance que ces arrêts pouvaient perturber le

fonctionnement de l'entreprise, est impropre à elle seule à rendre l'événement inévitable.

*Cour de cassation, ch. com. 2 juin 2004
Sté Helvétia et autre c/
Transports Nicolas Brioude (TNB) et autre
BTL 2004, p.427 ;
JCP, éd. G., 2004. IV.2555*

**16- ARTICLE 17-2 - CAS D'EXONERATION
- VOL**

Transport France / Italie – Vol du véhicule en Italie - Stationnement sur une aire de station-service - Arrêt pour déjeuner - Agression du conducteur - Exonération du transporteur (non)

Encourt la cassation l'arrêt qui exonère le transporteur, au motif que le vol avec agression du conducteur en Italie sur une aire de station-service situé à 60 Kms de la frontière française présentait un caractère imprévisible et irrésistible, sans rechercher si, en tant que professionnel, le transporteur pouvait ignorer les risques encourus en Italie ainsi que les recommandations des assureurs et de la profession de ne faire stationner les véhicules de transport que dans des parcs gardés et si, malgré ces mises en garde, le chauffeur n'aurait pas pu stationner son véhicule en France pour déjeuner et faire sa toilette au lieu de le faire 60 Kms plus loin, en Italie.

*Cour de cassation, ch. com. 29 février 2000
Sté Spanghero viandes abattoir c/
Cie AGF et Sté Bosc
JCP 2000. IV. 1692 ; RJDA 4/2000. 414*

**17- EXONERATION – VOL - FORCE
MAJEURE**

Transport interne - Vol à main armée - Responsabilité du transporteur - Cause d'exonération - Eléments constitutifs de la force majeure - Irrésistibilité

L'irrésistibilité d'un vol à main armée est à elle seule constitutive de force majeure lorsque sa prévision ne saurait permettre d'en empêcher les effets, sous réserve que le débiteur ait pris toutes les mesures requises pour éviter la réalisation de l'événement.

*Cour de cassation, ch. com. 1^{er} octobre 1997
The British Foreign Marine Insurance c/
Sté Szymanski,
Bull. civ. IV n°240 ; BTL 1997. 708 ;*

**18- ARTICLE 18-2 - PRESOMPTION
D'EXONERATION – PREUVE DU DEFAUT
D'EMBALLAGE**

Transport d'une presse à filer - CMR applicable - 1) Délai de prescription - Nullité des dispositions contraires - Contrat faisant référence aux conditions générales d'une fédération fixant un délai de six mois - Application du délai d'un an
2) Défaut d'arrimage (non) - Responsabilité de plein droit du transporteur et du commissionnaire de transport

1) En vertu de l'article 41 de la CMR, les dispositions de cette convention sont impératives et s'imposent aux parties. Des lors, le délai de prescription est celui d'un an, prévu par l'article 32 de la CMR, et non celui prévu par les conditions générales d'une fédération étrangère de commissionnaires, auxquelles le contrat de transport fait allusion.

2) Lorsque rien ne permet d'avancer que les avaries survenues pendant le transport sont dues à un défaut d'emballage, le transporteur et le commissionnaire sont responsables de plein droit du dommage subi par la marchandise, et le transporteur ne peut bénéficier de la présomption d'irresponsabilité des articles 17§4 et 18§2 de la CMR.

*Cour de cassation, ch. com. 5 juin 1972
Sté LACKNER et SCHWARTZ c/. Ateliers et
Chantiers de Bretagne et a.
Bulletin des Transports 1972. 484*

**19- ARTICLE 18-2 - PRESOMPTION
D'EXONERATION – NATURE DE LA
MARCHANDISE**

Transport de viande sous température dirigée - Refus de la marchandise par le destinataire - Bénéfice de l'article 18§4 de la CMR (non) - Preuve de la due diligence non rapportée par le transporteur routier

S'agissant d'un transport de viande sous température dirigée, le transporteur ne peut bénéficier de la présomption d'imputabilité du dommage à la nature de la marchandise dès lors qu'il ne rapporte pas la preuve que son système de réfrigération n'a pas connu de défaillance au cours du déplacement.

Cour de cassation, ch. com.

**20- ARTICLE 22 - MARCHANDISES
DANGEREUSES**

Transport de France en Belgique de fûts de carbure de calcium - Destruction par incendie - Lettre de voiture insuffisamment explicite

L'insuffisance de précision sur la lettre de voiture du caractère dangereux des produits transportés ne joue en rien sur la responsabilité du transporteur dès lors qu'il est établi qu'il avait connaissance du danger présenté par la marchandise pour avoir auparavant transporté des produits identiques.

*Cour de cassation, ch. com. 16 octobre 1990
Sté Barth France c/. Sté Valade et autres
Bulletin des Transports 1990 p. 797*

**21- ARTICLE 23 - DECLARATION DE
VALEUR**

Non application des limitations de responsabilité en cas de déclaration de valeur

Ne peut être appliquée à la réparation d'un dommage la limitation d'indemnité prévue par l'article 23 de la CMR dès lors qu'une déclaration de valeur figure sur la lettre de voiture.

*Cour de cassation, ch. com. 11 janvier 1995
Sté Lab c/. Moiroud,
BTL 1995. 620*

**22- ARTICLE 27 – INTERETS DE
L'INDEMNITE**

Primauté du taux d'intérêts fixé par la CMR sur le taux des intérêts judiciaires

En vertu de l'article 27 §1 de la CMR les intérêts que peut demander l'ayant droit sont calculés à raison de 5% l'an. Après avoir évalué la créance de l'ayant droit et de son assureur, l'arrêt qui décide que les sommes seront "majorées des intérêts judiciaires" a violé l'article 27 précité.

Cour de cassation, ch. com. 3 mars 1998

*Sté Centraalbeheer Schaderverzekering et a c/
Sté Eagle Star Group et a
Bull. Civ. IV. n°92 ; BTL 1998. 231 ;
RJDA 7/98, n°860 ; Gaz. Pal. 1998. pano. 140*

*[Cassation sur ce moyen de CA Douai 18 mai
1995].*

23- ARTICLE 29 – FAUTE LOURDE

Vol d'un camion et de son chargement – Stationnement de nuit dans un lieu public sans surveillance – Faute lourde (oui)

Le fait de laisser en stationnement, de nuit et sans surveillance, dans une rue de Paris, un camion chargé, dont le conducteur n'ignorait pas la valeur, alors qu'il était possible de placer le véhicule dans une parc de stationnement, constitue une faute lourde au sens de l'article 29 de la CMR.

*Cour de Cassation, ch. Com. 13 janvier 1981
Sté Création TRIUMPH c/.
Sté HANSEN Transport de Confection*

24- ARTICLE 29 – FAUTE LOURDE

Sous-traitance - Avaries pendant le trajet effectué par le transporteur substitué - Délai des réserves : 7 jours (art. 30 de la CMR) - Faute lourde du transporteur (oui) - Exclusion de la limitation de responsabilité de l'article 23 de la CMR.

Lorsqu'à l'occasion d'un transport routier international, l'entreprise chargée de celui-ci se substitue une autre entreprise pour cette partie de l'opération, ces deux entreprises sont liées par un contrat de transport international (le substituant n'effectuant en l'espèce qu'un transport interne).

Aussi, lorsque les juges du fond, par une appréciation souveraine des éléments de preuve fournis, estiment que les avaries sont survenues pendant la durée du trajet effectuée par le substitué, le substituant peut formuler des réserves dans le délai de sept jours prévu par l'article 30 de la CMR et non dans celui de trois jours de l'article L 133-3 (ex 105) du code de commerce français.

La faute lourde du transporteur est caractérisée lorsque, indépendamment de la fragilité de la marchandise, le transport eu égard à la durée du voyage a été exécuté au vu des rapports de l'expert, dans des conditions de précipitation étonnantes. Dès lors, la limitation de responsabilité du

transporteur prévue par l'article 23 de la CMR se trouve exclue.

*Cour de cassation, ch. com.
22 septembre 1983
SARL Sertranex c/. Stés Fica et Etex*

25- ARTICLE 30 - RESERVES – DESTINATAIRE DES RESERVES

Sous-traitance - Réserves du destinataire adressées au commissionnaire et non au transporteur – Réserves inopérantes - Action de l'assureur subrogé

Selon la CMR, le destinataire dispose d'un délai de 7 jours pour adresser ses réserves au transporteur et non pas au commissionnaire. A défaut il doit prouver les dommages non apparents pour que la responsabilité du transporteur soit retenue.

*Cour de cassation, ch. com. 26 octobre 1999
Sté Allianz Via c/. Sté Pellerin Transports
BTL 1999. 784*

26- ARTICLE 31 - COMPETENCE TERRITORIALE – RECOURS CONTRE L'ASSUREUR

Transport Turquie/France - Perte des marchandises avant livraison - Action du destinataire français contre le transporteur allemand - Article 31 CMR - Compétence des juridictions nationales du lieu prévu pour la livraison - Compétence du tribunal dans le ressort duquel les marchandises auraient dû être livrées (oui) - Violation de l'article 46 NCPC (non) - Saisine conforme à une bonne administration de la justice - Action directe de la victime contre l'assureur du transporteur - Loi applicable - Loi du lieu du dommage - Régime juridique de l'assurance soumis à la loi du contrat

Bien que l'article 46 du nouveau Code de procédure civile (NCPC français) prévoit la compétence de la juridiction du lieu de la livraison effective de la chose, la Cour d'appel a valablement considéré que la saisine du tribunal dans le ressort duquel les marchandises auraient dû être livrées était conforme aux exigences d'une bonne administration de la justice. En l'absence d'une règle de droit interne consacrant le critère de désignation du for prévu par l'article 31-1-b de la CMR (lieu prévu pour la livraison), la juridiction saisie, qui ne peut refuser au

demandeur le droit qu'il tient de ce texte de saisir une juridiction française, doit se reconnaître compétente dès lors qu'elle a un lien suffisant avec le litige et que sa saisine est conforme à une bonne administration de la justice.

Si l'action directe de la victime contre l'assureur du responsable est régie, en matière de responsabilité contractuelle comme en matière de responsabilité quasi délictuelle, par la loi du lieu du dommage, le régime juridique de l'assurance est soumis à la loi du contrat. Ainsi, la Cour d'appel ne pouvait énoncer que l'assureur de responsabilité ne peut opposer au tiers lésé, en vertu de l'article R.124-1 du Code des assurances, une déchéance fondée sur un manquement de l'assuré à ses obligations commis postérieurement au sinistre, alors que cette question relève de, la loi régissant le contrat d'assurance dont il n'a pas été jugé qu'il était soumis à la loi française

*Cour de cassation, 1^{re} ch. civ.
20 décembre 2000
Stés Lutz et Securitas c/. Sté Frasco et autres*

**27- ARTICLE 32 - PRESCRIPTION -
ACTION DIRECTE EN PAIEMENT A
L'INTERNATIONAL**

**Transport international Italie / France –
Action directe en paiement d'un
transporteur français contre le destinataire
– Prescription dans les formes de l'article
32 de la CMR**

Dans le cadre d'un transport international soumis à la CMR la prescription de l'action directe en paiement des prestations du transporteur (français) à l'encontre du destinataire (également français) est soumise aux dispositions de l'article 32 de la CMR. En faisant application de l'article L 133-6 du code de commerce français pour déclarer prescrite cette action, le juge a violé les articles 32 de la CMR et L 132-8 du code de commerce français.

*Cour de cassation, com. 24 mars 2004
Transports Collomb Muret auto c/ Sté
Panini France
BTL 2004. 246 ; RJDA 8-9/04, n°977*

**28- ARTICLE 32 - PRESCRIPTION -
ACTION EN REMBOURSEMENT DES DROITS
DE DOUANE**

Commission de transport Grande-Bretagne / France - Sous-traitance du transport et du dédouanement - Paiement des droits de douane par le substitué - Action en remboursement dirigée contre le destinataire - Prescription annale (non)

La prescription prévue par l'article 32 de la CMR n'est pas applicable aux actions nées de l'exécution d'un mandat donné pour l'accomplissement de formalités de douane.

*Cour de cassation, ch. com. 28 mai 2002
Sté Cavewood c/. Sté SMTO*

**29- ARTICLE 32 - PRESCRIPTION -
APPLICATION IMPERATIVE AU
TRANSPORTEUR - SOUS-TRAITANCE**

Transports internationaux - Sous-traitance occulte - Preuve du consentement du donneur d'ordre à la substitution (non) - Qualification du donneur d'ordre (sous-traitteur) - Commissionnaire de transport (non) - Transporteur (oui) - Application de l'article 32 de la CMR.

La commission de transport est une convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement d'une marchandise d'un lieu à un autre qui se caractérise non seulement par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, mais aussi par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout.

La qualité de commissionnaire de transport ne résulte pas, pour celui qui a été chargé de l'acheminement d'une marchandise de bout en bout, du seul fait qu'il s'est substitué un tiers dans l'exécution de l'expédition s'il ne justifie pas du consentement de son donneur d'ordre à l'existence de cette substitution.

Dès lors que la qualité de commissionnaire de transport de la société ne résulte pas des documents versés aux débats et que cette société a fait effectuer un transbordement sans le consentement de son donneur d'ordre, la cour d'appel a pu considérer que ladite société avait la qualité de transporteur international et ne pouvait donc se prévaloir de la prescription de l'article L 133-6 du Code de commerce français.

*Cour de cassation, ch. com. 10 mai 2005
Sté S'TRANS France c/ Sté MORY-ETEX*

BTL 2005 p.371 (obs. Marie TILCHE, p.363).
[Rejet du pourvoi contre CA Aix en Provence
16 septembre 2003].

**30- ARTICLE 32 - PRESCRIPTION – VOL –
FAUTE LOURDE**

**Transport d'imprimantes de Grande
Bretagne en France - Lettre de voiture CMR
- Remorque chargée du conteneur dérobée
dans les locaux du transporteur - Article 32
de la CMR - Faute lourde de nature à
écarter la prescription annale (non) -
Cassation pour défaut de base légale**

Pour déclarer irrecevable comme prescrite les
demandes de l'expéditeur et de son assureur,
l'arrêt d'appel a retenu que le transporteur
n'avait pas commis de faute lourde puisque
l'ensemble routier étant garé sur un parc de
stationnement, fermé au moyen de portes de
fer, entouré sur deux côtés de grillage, sous
surveillance vidéo et que le tracteur avait été
verrouillé par le chauffeur qui avait enclenché
le système de sécurité bloquant la direction.

Alors que, en ne recherchant pas si la caméra
de surveillance était reliée à un dispositif
interne ou externe de surveillance et si les
malfaiteurs avaient utilisé un tracteur, qui se
trouvait dans l'enceinte de l'entreprise, démunie
du système de sécurité pour s'emparer de la
remorque, la cour d'appel n'a pas donné de
base légale à sa décision.

*Cour de cassation, ch. com. 10 mars 2004
Epson France c/ Sté Challenge International et
Sté Transports GDP*

[Cassation de CA Rouen 31 janvier 2002].

**31- ARTICLE 32-2 - PRESCRIPTION -
SUSPENSION**

**Télécopie du destinataire ne renfermant
aucune demande d'indemnisation - Valeur
de réclamation (non) – Suspension (non)**

Ne constitue pas une réclamation écrite au
sens de l'article 32-2 de la CMR, la télécopie
transmise par le destinataire au transporteur
dont le message ne renferme aucune
demande d'indemnisation justifiant une prise
de position du transporteur.

*Cour de cassation, ch. com. 15 mai 2001
Transports Norbert Dentressangle c/. Sté
Alexander Stenhouse UK Ltd Norman
Insurance House
RJDA 11/01, n° 1107 ; BTL 2001. 417*

**32- ARTICLE 34 - TRANSPORTS
SUCCESSIFS – RECOURS**

**Transports successifs de marchandises -
Responsabilité - Action récursoire d'un
transporteur contre un autre - Application
de la prescription de l'article 108 du Code
de commerce (non)**

Viole l'article 34 de la CMR, la Cour d'appel qui
déclare prescrite l'action d'un premier
transporteur contre un second sur la base de
l'article 108 du code de commerce français, au
motif que la CMR était inapplicable dès lors
que le second transporteur ne figurait pas sur
la lettre de voiture internationale, alors qu'elle
avait constaté que le transport était régi par un
contrat unique et effectué sans rupture de
charge.

*Cour de cassation, ch. com.
11 décembre 1990*

Sté LTS FREIGHT c/. Sté SOUCHET et autres

[Cassant Cour d'appel de Rennes 14
décembre 1988].

**33- ARTICLE 34 - TRANSPORTS
SUCCESSIFS – RESPONSABILITE**

**Contrat unique de transport -
Condamnation « in solidum » du dernier
transporteur avec le transporteur
responsable**

La convention CMR suppose l'existence d'un
contrat unique de transport. Pour caractériser
le contrat unique, le tribunal, qui ne s'est pas
borné seulement à relever que le transport
s'effectuait entre deux pays différents avec
pour point de départ Vienne et pour point
d'arrivée Paris, mais qui a retenu que le
meuble endommagé a été successivement pris
en charge par trois transporteurs différents
dont le premier était un transporteur autrichien
et le dernier un transporteur français et, que
celui-ci en prenant possession du meuble
avait porté sur la lettre de voiture la mention
"marchandise reçue emballée, état du contenu
inconnu, aucune responsabilité acceptée", a
pu valablement condamner le transporteur
français *in solidum* avec le transporteur
autrichien seul responsable du dommage, sur
le fondement des articles 34 et 36 de la CMR.

*Cour de cassation, ch. com. 6 juillet 1993
Ets. André Chenue et fils c/. Michel Bosoni et
Sté. Spedition Krischan*

**34- ARTICLE 39 – TRANSPORTS
SUCCESSIFS – SOUS-TRAITANCE – FAUTE
LOURDE**

Sous-traitance de la totalité d'un transport international - Qualité de transporteur successif (oui) - Application des dispositions de l'article 39-4 de la CMR - Faute lourde (oui) - Vitesse excessive

Est en droit de revendiquer l'application de l'article 39-4 de la CMR, le transporteur "A" qui s'est substitué un transporteur "B", dès lors que l'expéditeur a conclu le contrat de transport avec le transporteur "A" qui figure en cette qualité sur la lettre de voiture.

La faute lourde s'entend d'une négligence d'une exceptionnelle gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur, maître de son action, à accomplir la mission qui lui été confiée.

Dès lors que le camion roulait à une vitesse de 60 km/h environ sur un tracé de route limité à 20 km/h, que le virage où l'accident s'est produit était dangereux et ne pouvait être négocié sans danger à la vitesse à laquelle il l'a été, que, si l'ensemble routier a pu être gêné par le dépassement intempestif d'une voiture de tourisme, une vitesse plus raisonnable que celle à laquelle il se déplaçait lui aurait permis de freiner et d'éviter l'accident; il résulte de ces constatations et appréciations que le transporteur a commis une faute lourde.

*Cour de cassation, ch. com. 3 mars 1998
Sté Centraalbeheer Schaderverzekering et a c/
Sté Eagle Star Group et a
Bull. Civ. IV. n°92 ; BTL 1998. 231 ;
RJDA 7/98, n°860 ; Gaz. Pal. 1998. pano. 140*

**35- ARTICLE 41 - DISPOSITION
CONTRAIRE - NULLITE**

Transport de presse à filer - Nullité des dispositions contraires - Délai de prescription - Contrat faisant référence aux conditions générales d'une fédération fixant un délai de six mois - Application du délai d'un an de l'article 32 de la CMR

En vertu de l'article 41 de la CMR, les dispositions de cette convention sont impératives et s'imposent aux parties.

Des lors, le délai de prescription de l'action est celui d'un an, prévu par l'article 32 de la CMR, et non celui prévu par les conditions générales d'une fédération étrangère de commissionnaires, auxquelles le contrat de transport fait allusion.

*Cour de cassation, ch. com. 5 juin 1972
Sté LACKNER et SCHWARTZ c/. Ateliers et
Chantiers de Bretagne et a.
Bulletin des Transports 1972. 484*

**36- ACTION DIRECTE EN PAIEMENT -
APPLICATION A L'INTERNATIONAL**

Transport international CMR Italie / France - Action directe en paiement - Article L.132-8 du code de commerce - Action du transporteur français contre un destinataire français - Appréciation en vertu des dispositions de la CMR

S'agissant d'un transport routier de marchandises depuis l'Italie jusqu'en France, l'appréciation de l'exercice de l'action directe du transporteur contre le destinataire doit être faite au regard de la convention de Genève de 1956 relative au transport international de marchandises par route, dite CMR.

*Cour de cassation, com. 26 novembre 2002
Sté Hible c/. Ets Tinel
RJDA 4/03 n°383 ; BTL 2002. 810*

**37- ACTION DIRECTE EN PAIEMENT -
APPLICATION A L'INTERNATIONAL**

Transport international Italie / France - Article L 132-8 du code de commerce - Action directe en paiement contre le destinataire français - Transporteur français - Droit français applicable - Prescription de l'action directe (cf. n°27 ci-dessus)

La convention CMR étant muette sur l'action directe du transporteur à l'encontre du destinataire, il convient par application de l'article 4 de la convention de Rome du 19 juin 1980, de la soumettre à la loi avec laquelle le contrat présente les liens les plus étroits. Selon le § 4 de cet article, le contrat de transport est présumé avoir les liens les plus étroits avec le pays dans lequel le transporteur a son établissement principal et où est situé le lieu de chargement ou de déchargement.

Ayant relevé que le transporteur avait son siège en France et que la livraison avait eu lieu en France, le juge a fait à bon droit application de l'article L 132-8 du code de commerce français.

*Cour de cassation, com. 24 mars 2004
Transports Collomb Muret auto c/
Sté Panini France
BTL 2004. 246 ; RJDA 8-9/04, n°977*

38- ARTICLE 1 – APPLICATION – INTERPRETATION - BELGIQUE

Transport international d'une marchandise confié à un transporteur express - Contrat de transport - Défaut d'indication du mode de transport par les parties - Absence de lettre de voiture - Exécution du déplacement par route - Litige entre les parties - Application de la CMR (non) - Interprétation de l'article 1-1 - Nécessité de convenir lors de la conclusion du contrat de l'utilisation d'un camion.

Au sens de son article 1er alinéa 1, l'application de la convention de Genève du 19 mai 1956 (CMR) requiert l'existence d'un contrat qui a pour objet le transport de marchandises par route.

Cette condition n'est pas remplie lorsque le contrat ne détermine pas le mode de transport et qu'il ne ressort pas davantage des circonstances de la cause que les parties envisageaient un transport par "route".

Dès lors, l'accord préalable entre les parties, selon lequel le contrat a pour objet un transport international de marchandise par route, "constitue absolument une condition sine qua non pour l'application de la CMR".

*Cour de cassation de Belgique,
8 novembre 2004 ;
TNT Express Belgium c/ Mitsui Sumitomo
Europe Ltd et autres,
Bulletin des Transports et de la Logistique
2005. 603 et note M. Tilche p.596*

39- ARTICLE 1 - APPLICATION – INTERPRETATION - ITALIE

**Conditions d'application de la convention –
Mention sur la lettre de voiture**

A défaut d'indication dans la lettre de voiture que le transport est soumis à la CMR, cette convention ratifiée par l'Italie n'est pas applicable au contrat de transport international de marchandise par route.

40- ARTICLE 1 - APPLICATION - INTERPRETATION - ITALIE

**Application de la Convention - Critères -
Volonté des parties - Formalités à
accomplir pour le contrat de transport -
Liberté de forme - Moyens de preuve**

La Convention n'est applicable qu'au cas où les parties ont manifesté leur volonté en ce sens, par la mention dans la lettre de voiture que le transport est soumis aux dispositions de la Convention.

L'absence de lettre de voiture n'affecte ni la validité ni l'efficacité du contrat de transport. Dans un tel cas on peut rapporter la preuve du contrat par tous les moyens normalement consentis pour tous ces éléments, y compris celui relatif au choix de la loi applicable.

*Corte di Cassazione Civile, III Sezione (Italie)
28 novembre 1975
Messageria Emiliana s.n.c. c/. Arden Italiana
Revue de Droit Uniforme 1976-I, p. 247*

41- ARTICLE 1 - INTERPRETATION - VOL CAMIONNE - APPLICATION DE LA CMR – ROYAUME UNI

**Transport international Chine/Irlande -
Transport combiné - Transporteur aérien -
Exécution du trajet Singapour/Roissy par
avion - Substitution d'un transporteur
routier pour le trajet final - Vol camionné -
Vol de la marchandise au cours du
transport routier - Action en réparation de
l'expéditeur contre les transporteurs aérien
et routier - Application des plafonds de
réparation des conditions générales de la
compagnie aérienne (non) – Article 1 de la
CMR - Application (oui).**

Chargée d'acheminer du matériel informatique de Singapour à Dublin sous couvert d'un unique contrat, une compagnie aérienne exécute le transport par voie aérienne jusqu'à l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle puis se substitue un transporteur routier pour le trajet final. Les marchandises ayant été volées au cours de ce dernier transport, l'expéditeur exerce une action en responsabilité pour perte contre les transporteurs aérien et routier. Ceux-ci invoquent le bénéfice des limitations

de réparation stipulées dans les conditions générales de la compagnie aérienne.

En première instance, la High Court commence par constater que la Convention de Varsovie est inapplicable en l'espèce, le vol ne s'étant pas produit au cours du transport aérien ni dans un aéroport. Pour déterminer le régime applicable, la High Court relève que les parties au contrat avaient entendu réaliser le trajet Roissy-Dublin par voie routière, mais que la compagnie aérienne n'y était pas contractuellement obligée, faculté lui étant laissée de changer de mode. Un tel contrat n'est donc pas un contrat pour le transport de marchandises par route au sens de l'article 1er CMR, mais plutôt un contrat principalement pour le transport par air. La CMR n'a donc pas vocation à s'appliquer, laissant la place aux conditions générales du transporteur aérien et, partant, aux limitations de réparation qu'elles comportent. L'expéditeur fait appel.

Saisie du problème de l'application de la CMR à la phase routière d'un contrat de transport air-route, la Court of Appeal s'interroge sur la notion de « contrat pour le transport de marchandises par route » au sens de l'article 1er CMR. Pour ce faire, elle distingue quatre cas de figure, selon que le transporteur (a) promet de façon inconditionnelle de transporter par route, (b) promet de transporter par route mais se réserve la faculté de choisir un autre mode (comme en l'espèce), (c) se laisse le choix du mode de transport, y compris du mode routier, ou (d) promet de transporter par un mode non routier mais se réserve la faculté de transporter par route. Si dans les trois premiers cas de figure, le contrat est sans aucun doute « pour » le transport de marchandises par route au sens de la CMR, le dernier cas s'avère plus délicat. La Court of Appeal n'hésite cependant pas à lui accorder cette qualification lorsque le transport est effectivement réalisé par route. Ainsi, pour déterminer s'il existe un contrat pour le transport de marchandises par route au sens de l'article 1er CMR, il convient de tenir compte de l'exécution effective du contrat d'après ses termes.

Par ailleurs, l'article 2 CMR relatif au transport superposé ne fait pas obstacle à ce que l'article 1er s'applique en cas de contrat prévoyant un transport par plusieurs modes, dès lors que ce contrat prévoit l'utilisation du mode routier (cas de figure a, b et c) ou qu'il envisage la faculté de transporter par route et qu'un tel transport est effectivement réalisé (cas de figure d). L'article 1 CMR peut donc être entendu comme entraînant l'application de cette convention à la phase routière internationale d'un contrat de transport multimodal, quand bien même la phase non routière serait prédominante.

Par conséquent, la CMR s'applique au trajet Roissy-Dublin, privant ainsi les transporteurs aérien et routier du bénéfice des limitations de réparation stipulées dans les conditions générales de la compagnie aérienne.

*Court of Appeal (Civil Division),
27 mars 2002.*

*QUANTUM c/ PLANE TRUCKING;
The Weekly Law Reports 4 octobre 2002, p.
2678; Revue de Droit Uniforme 2003-3, p.781;
Droit Européen des Transports 2004 . 535.*

42- ARTICLES 4 ET 6 – LETTRE DE VOITURE - ESPAGNE

Intervention de plusieurs transporteurs – Transporteur non mentionné sur la lettre de voiture - Dommages à la marchandise à la suite d'un accident - Condamnation solidaire

Est partie au contrat, le transporteur qui a perçu le prix convenu et les primes d'assurance complémentaires, et qui a suivi l'exécution de l'expédition depuis le chargement jusqu'à l'examen des dommages à la marchandise en contrepartie d'une rémunération.

Le fait qu'il ne figure pas sur la lettre de voiture CMR ne change rien à cette situation, selon l'article 4 de la CMR.

De même, le transporteur substitué qui, par accord avec le transporteur principal, exécute le transport pour un prix inférieur au prix convenu avec l'expéditeur est directement tenu envers celui-ci en qualité de transporteur dès lors qu'il figure sur la lettre de voiture en tant que tel.

Le transporteur que le transporteur substitué s'est lui-même substitué reste étranger à l'accord sans préjudice des droits des transporteurs reconnus responsables qui peuvent agir contre lui.

*Tribunal Suprême (Espagne) 14 juillet 1987
ASTIC n° 658, 25 avril 1988*

43- ARTICLE 6 – LETTRE DE VOITURE - PORTUGAL

Transport Espagne / Portugal - Lettre de voiture non signée - Validité (non) - Indemnisation - Limitation de réparation

Le contrat de transport routier international est un contrat purement consensuel et peu

importe l'absence ou l'irrégularité de la lettre de voiture. Cependant, lorsqu'une lettre de voiture internationale est établie, elle doit, pour être valable, contenir les signatures de l'expéditeur et du transporteur.

Si le destinataire prouve l'étendue exacte du préjudice subi, le transporteur ne peut se prévaloir des limitations de réparation prévues par la CMR.

*Supremo Tribunal de justiça (Portugal)
20 mai 1997
Industrias Malaflex v/
A.J. Gonçalves de Maraes*

44- ARTICLE 13 – DROITS DU DESTINATAIRE - BELGIQUE

Droit d'action du destinataire – Absence d'adhésion au contrat de transport

L'article 13 alinéa 1 de la CMR reconnaît au destinataire le droit, si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 19, de faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur les droits qui résultent du contrat de transport, même s'il n'a pas adhéré au contrat de transport.

*Cour de cassation de Belgique, 13 juin 1980
Droit Européen des Transports 1980. 851
Jurisprudence du Port d'Anvers, 1981/1982,
9ème / 10ème livraison, p. 403*

45- ARTICLE 21 – LIVRAISON CONTRE REMBOURSEMENT - BELGIQUE

Livraison contre chèque certifié – Responsabilité - Appréciation de la faute « in abstracto »

Le transporteur qui a reçu l'ordre de ne délivrer la marchandise que contre remise d'un chèque certifié est tenu par une obligation de moyens qu'il doit exécuter avec un soin raisonnable.

La faute du transporteur qui s'est fait remettre deux documents libellés en grec ressemblant de loin à des chèques, doit être appréciée in abstracto et ne peut être confrontée au fait que le donneur d'ordre aurait également à première vue pensé qu'il s'agissait de chèques certifiés.

*Cour de cassation de Belgique 18 février 1994
SGL Steinbeck Global Logistics Belgium NV v/
Suntraco BUBA D.E.T. 1994 p.464*

46- ARTICLE 23 – INDEMNISATION - ALLEMAGNE

Limitation de réparation - Evaluation des dommages indirects

L'action en indemnité prévue aux articles 17-1 et 23-5 de la CMR ne se limite pas à l'indemnisation du seul dommage direct. Elle comprend également en dehors de la valeur du chargement, d'autres pertes patrimoniales imputables causalement et subies par l'expéditeur par suite du retard à la livraison.

*Cour de cassation allemande (BGH)
30 septembre 1993
Droit Européen des Transports 1994 p. 97*

47- ARTICLE 27 - INTERET DE L'INDEMNITE - RECOURS DE L'EXPEDITEUR - BELGIQUE

Sous-traitance - Recours de l'expéditeur contre le transporteur substitué - Taux d'intérêt de la CMR

Si le transporteur substitué :

- connaissait le contrat de transport existant entre l'expéditeur et le transporteur principal ;
 - a signé la lettre de voiture en qualité de transporteur ;
 - a exécuté le contrat sans réserves ;
- alors l'expéditeur a un droit d'action contre le transporteur substitué.

Le taux d'intérêt CMR de 5% par an est prioritaire sur le taux d'intérêt judiciaire.

*Cour de cassation de Belgique
17 septembre 1987
Stock International BV v. Balteau NV
Droit Européen des Transports 1988 p. 201*

48- ARTICLE 27 - INTERET DE L'INDEMNITE - PORTUGAL

Transport Portugal / Allemagne – Intérêt de l'indemnité - Intérêt légal national

Le taux d'intérêts de 5% prévu par l'article 27-1 de la CMR ne s'applique qu'aux indemnités en monnaie étrangère. S'agissant d'une indemnité en monnaie portugaise, il convient d'appliquer le taux de l'intérêt légal fixé au niveau national (15%).

*Supremo Tribunal de justiça,
Secção Cível (Portugal) 25 février 1997*

**49- ARTICLE 29 – FAUTE LOURDE –
LIMITATION - BELGIQUE**

**Possibilité pour le transporteur d'opposer
les limitations de responsabilité même en
cas de faute lourde de sa part**

Dès lors que le droit belge connaît la notion de dol, l'article 29-1 de la CMR exclut que le juge belge puisse examiner si une faute lourde non intentionnelle prive le transporteur du droit d'invoquer la limitation de sa responsabilité.

Le droit belge, à la différence du droit français, n'assimile pas la faute lourde au dol quant à ses effets. Le transporteur peut donc se prévaloir des limitations de réparation, même en cas de faute lourde.

*Cour de cassation de Belgique
27 janvier 1995*

*Tr. Route Wagon c/. Van der Hofstadt Serge
Droit Européen des Transports 1996. 694 ;
RDC 1995. 232*

**50- ARTICLE 29 – FAUTE LOURDE –
LIMITATION - BELGIQUE**

**Faute considérée comme équivalente au
dol - Faute non intentionnelle (non)**

La disposition de l'article 29 de la CMR, qui renvoie partiellement à des principes juridiques nationaux, exclut que le juge belge puisse juger qu'une faute non intentionnelle enlève au transporteur le droit de revendiquer une limitation de sa responsabilité.

*Cour de cassation de Belgique
30 mars 2000*

Revue de Droit Uniforme 2000-4, p. 855

**51- ARTICLE 29 – FAUTE LOURDE –
ITALIE**

**Article 29 § 1 CMR - Dol - Faute considérée
comme équivalente au dol - Droit italien -
Faute lourde**

L'expression "une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie est considérée comme équivalente au dol" employée dans le paragraphe 1 de l'article 29

de la convention CMR doit être interprétée, d'après la loi italienne, comme signifiant une faute lourde, à savoir le fait que le transporteur n'a pas même exercé un minimum de diligence ("culpa gravis").

*Corte di Cassazione (Italie)
29 mars 1985 n° 2204*

*SPA Danzas c/. La Suiza - Corpania Anonima
de Seguros Cenérales
Revue de Droit Uniforme 1986-II, p. 641*

**52- ARTICLE 29 – FAUTE LOURDE –
ITALIE**

**Responsabilité du transporteur illimitée si
le dommage provient de son dol d'après la
loi italienne**

La faute qui, selon la loi italienne, est considérée comme équivalente au dol est celle qu'on nomme la "culpa gravis", c'est-à-dire le fait pour un transporteur de ne pas faire preuve de la diligence requise en exécutant ses obligations.

*Corte di cassazione, Sez. III (Italie)
16 septembre 1980*

Revue de Droit Uniforme 1980-II, p. 340

**53- ARTICLE 32 – PRESCRIPTION –
INTERRUPTION - BELGIQUE**

**Citation en justice - Effet interruptif sur la
prescription - Clause de renonciation de
l'assureur à tout recours contre le
transporteur - Validité au regard de la CMR
(oui)**

Une citation en justice a pour effet d'interrompre la prescription pour la demande qu'elle introduit et pour les demandes qui y sont virtuellement comprises.

L'augmentation du montant de la demande initiale ne constitue pas une demande nouvelle couverte par la prescription annale de l'article 32 CMR.

La clause d'un contrat d'assurance, par laquelle l'assureur renonce à tout recours contre le transporteur, n'est pas contraire à l'article 41 de la CMR, qui frappe de nullité les dispositions dérogatoires au régime institué par la convention.

*Cour de cassation de Belgique 9 avril 1981
Bulletin des Transports 1981. 455*

**54- ARTICLE 32 – PRESCRIPTION –
SUSPENSION - BELGIQUE**

**Suspension par réclamation écrite -
Restitution des pièces jointes à la
réclamation - Copies (oui)**

L'article 32 § 2 de la CMR dispose qu'une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue "les pièces" qui y étaient jointes.

Le texte de cette disposition ne permet pas de faire une distinction entre les pièces qu'elle vise, suivant leur nature ou leur contenu.

*Cour de cassation de Belgique
27 septembre 1984*

Rechtskundig Weekblad 1984-1985, p. 2133

**55- ARTICLE 32 – PRESCRIPTION –
INTERRUPTION - ESPAGNE**

**Réclamation extrajudiciaire - Aucune pièce
jointe - Interruption (oui)**

Une réclamation extrajudiciaire est efficace même si elle n'est accompagnée d'aucun document justificatif.

Elle interrompt (et ne suspend pas) le délai de prescription.

*Tribunal Suprême espagnol
10 juin 1985
ASTIC 1987, n° 620, p. 2 (som)*

**56- ARTICLE 32 – PRESCRIPTION –
INTERRUPTION - ESPAGNE**

**Frais de port impayé - Compétence
territoriale - Prescription - Interruption -
Intérêts moratoires non réclamés**

La CMR exige que les deux parties choisissent le tribunal compétent. Si seul le transporteur demandeur désigne un tribunal, la compétence de celui-ci doit être rejetée.

La prescription prévue par les articles 944 et 951 du Code de commerce espagnol ne peut être invoquée dès lors que la lettre (réponse faisant état d'une demande de renseignements aux agents des Douanes sans nier l'existence d'une dette), la mise en demeure et la conciliation l'ont interrompue conformément à l'article 32 de la CMR. Par conséquent, le port dû doit être payé. Il ne convient pas de verser

des intérêts moratoires car le transporteur ne les a pas réclamés.

*Tribunal Suprême espagnol
21 janvier 1986
ASTIC 1987, p. 3*

**57- ARTICLE 34 – TRANSPORTS
SUCCESSIFS - ITALIE**

**Transports successifs (non) - Sous-
traitance (oui) – Non application des
dispositions relatives aux transports
successifs - Responsabilité solidaire (non) -
Prescription - Interruption par une
réclamation écrite (non)**

L'article 34 de la CMR qui prévoit la responsabilité solidaire de tous les transporteurs engagés dans un transport international s'applique lorsque le transport est régi par un contrat unique à l'exécution duquel participent des transporteurs successifs et non pas lorsque le transporteur fait appel pour l'exécution du contrat à un autre transporteur avec lequel il stipule un contrat de sous-traitance (déclarant la CMR inapplicable en la cause et rejetant la demande en indemnisation comme prescrite dès lors que la prescription n'avait pu être interrompue par une réclamation écrite au sens de l'article 32-2).

*Cour de cassation (Italie)
21 janvier 1995
Droit Maritime Français 1998. 515,
Obs. R. Achard*

**58- ARTICLE 39 – TRANSPORTS
SUCCESSIFS – BELGIQUE**

**Transports successifs (non) – Sous-
traitance (oui) - Non application des
dispositions de la CMR concernant la
prescription relative aux transports
successifs**

Le délai de prescription visé à l'article 39 §4 de la CMR n'est applicable qu'à la relation existante entre transporteurs successifs.

Dès lors qu'un transporteur contractuel sous-traitte sa mission à un autre transporteur il n'y a pas transport successif et les dispositions de l'article 39 §4 ne peuvent être invoquées par celui-ci.

*Cour de cassation de Belgique 30 juin 1995,
Travaca c/. Roba Ltd
Droit Européen des Transports 1996. 545*

Table des décisions *par date*

France - Cour de Cassation ; Ch. commerciale

5 juin 1972 :	18 ; 35
27 octobre 1975 :	6
23 mai 1977 :	12
12 mai 1980 :	1 ; 7
13 janvier 1981 :	23
27 janvier 1981 :	13
12 octobre 1981 :	8
22 septembre 1983 :	24
7 décembre 1983 :	4
18 mars 1986 :	2
5 juillet 1988 :	5
16 octobre 1990 :	20
11 décembre 1990 :	32
29 octobre 1991 :	9
1 ^{er} décembre 1992 :	10
6 juillet 1993 :	33
11 janvier 1995 :	21
1 ^{er} juillet 1997 :	3
1 ^{er} octobre 1997 :	17
3 mars 1998 :	22 ; 34
8 décembre 1998 :	19
26 octobre 1999 :	25
29 février 2000 :	16
20 décembre 2000 :	26
15 mai 2001 :	31
28 mai 2002 :	28
26 novembre 2002 :	36
10 mars 2004 :	30
24 mars 2004 :	27 ; 37
2 juin 2004 :	11 ; 15
30 juin 2004 :	14
10 mai 2005 :	29

Allemagne - Bundesgerichtshof

30 septembre 1993 :	46
---------------------	----

Belgique - Cour de Cassation

13 juin 1980 :	44
9 avril 1981 :	53
27 septembre 1984 :	54
17 septembre 1987 :	47
18 février 1994 :	45
27 janvier 1995 :	49
30 juin 1995 :	58
30 mars 2000 :	50
8 novembre 2004 :	38

Espagne – Tribunal Supremo

10 juin 1985 :	55
21 janvier 1986 :	56
14 juillet 1987 :	42

Italie – Corte di Cassazione

28 novembre 1975 :	40
16 septembre 1980 :	52
26 novembre 1980 :	39
29 mars 1985 :	51
21 janvier 1995 :	57

Portugal – Supremo Tribunal de Justiça

25 février 1997 :	48
20 mai 1997 :	43

Royaume Uni – Court of Appeal

27 mars 2002 :	41
----------------	----

* * *