



UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

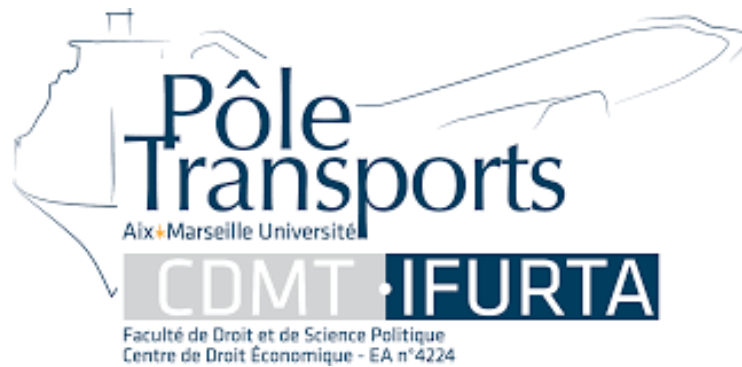
INFORMATION SUR LA MARCHANDISE : OBLIGATION,
RISQUE ET RESPONSABILITÉ

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit des Affaires, spécialité
transports terrestres

Par Gaël FERRAT

Sous la direction de M. Alexis ALBARIAN

Année universitaire 2017-2018



Année universitaire 2017-2018

Information sur la marchandise : obligation, risque et responsabilité

Présenté par Gaël FERRAT

Numéro d'étudiant : 15000064

Directeur de mémoire : M. Alexis ALBARIAN

Mémoire présenté le 10/09/2018 devant un jury composé de :

Monsieur Cyril BLOCH, Professeur de Droit et Directeur du CDMT

Monsieur Alexis ALBARIAN, Maître de conférences

Remerciements

Je souhaite remercier M. Alexis Albarian, Maître de conférences et Directeur de ce mémoire, ainsi que M. Cyril Bloch, Professeur et Directeur du CDMT pour leurs enseignements et tous leurs conseils qui ont grandement contribué à la rédaction de ce mémoire tant sur le fond que sur la forme.

Je veux exprimer ma gratitude envers M. Laurent Fedi, Professeur à la *Kedge Business School* pour sa disponibilité bienveillante.

J'adresse toute ma reconnaissance à Mme Fabienne Devraigne, Directrice juridique territoriale SNCF pour son attention et ses encouragements.

Je tiens aussi à remercier tous mes proches qui ont contribué à l'aboutissement de ce mémoire, ainsi que l'ensemble de mes camarades de Promotion pour leur soutien permanent.

Sommaire

Partie 1. L'encadrement juridique et matériel de l'obligation d'information sur la marchandise.....	18
Titre 1. Evolution et multiplicité de l'encadrement de l'information sur la marchandise.....	18
Titre 2. L'obligation d'information sur la marchandise : simplicité théorique difficile à mettre en pratique	40
Partie 2. Conséquences du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise.....	56
Titre 1. Outils juridiques et matériels au bénéfice du transporteur pour préserver la responsabilité et les intérêts de ce dernier.....	56
Titre 2. Conséquences civiles et pénales pour l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise	71

Table des Abréviations et sigles

ADR : Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route

CEE/ONU : Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe

CEMT : Conférence Européenne des Ministres des Transports

CGVT : Conditions Générales de Vente et de Transport

CMR : Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route

CT : Contrat type

CTT : Contrôleur de Transport Terrestre

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

EPSF : Etablissement public de sécurité ferroviaire

EVP : Equivalent Vingt Pieds

OMI : organisation Maritime Mondiale

ONU : Organisation des Nations Unies

PTAC : Poids Total Autorisé en Charge

PTRA : Poids Total Roulant Autorisé

Règlement CE : Règlement européen ou communautaire

RID : Règlement concernant le transport international ferroviaire de matières dangereuses

RU-CIM : Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises

SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français

SOLAS : Safety Of Life At Sea

TMD : Transport de marchandises dangereuses

UTI : Unité de Transport Intermodal

Introduction

I. Portée de l'obligation d'information générale

Longtemps absente de la législation interne¹, la notion d'information entre les parties destinées à devenir cocontractantes a pourtant toujours eu une importance conséquente puisqu'elle représente la base même d'une relation contractuelle saine et transparente entre un créancier et son débiteur. Cette information permet au cocontractant d'avoir connaissance de l'ensemble des éléments qui constituent le contenu du contrat, et ainsi de s'assurer qu'il est dans une position égale à celle du débiteur, lui permettant de donner son consentement dans les meilleures dispositions possibles.

En réalité cette protection du cocontractant est omniprésente dans de nombreux domaines juridiques, puisque, pourtant en contradiction avec la célèbre formule de Fouillée², un contrat est par nature souvent déséquilibré. Par exemple pour un contrat de consommation, le rapport entre un vendeur professionnel et un acheteur non-professionnel est de nature inégale en partant du postulat que le vendeur détient un nombre considérable d'informations sur le produit ou le service qu'il souhaite vendre au consommateur³. Celui-ci se trouve alors dans une position de faiblesse. Ce déséquilibre a poussé le législateur à mettre en place des règles permettant alors au créancier d'être dans une posture moins fragile et de pouvoir contractualiser en détenant l'ensemble des informations nécessaires à une totale compréhension du contrat qu'il s'apprête à conclure.

Cette nécessité de donner l'information relative au contrat est connue sous le nom d'obligation d'information.

Si d'un point de vue général cette obligation d'information s'impose principalement au professionnel qui se trouverait face à un non-professionnel, nous verrons qu'en droit des transports cette notion s'apprécie autrement et surtout qu'elle peut avoir des conséquences hautement plus importantes que dans le cadre par exemple d'un contrat de vente. La situation est d'autant plus complexe en droit des transports puisque le débiteur du prix (*a priori*

¹Article 1112-1 du Code Civil introduit par la réforme du droit des contrats *via* l'ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016.

² « *Qui dit contractuel, dit juste* » Alfred Fouillée (1838-1912) philosophe français.

³ Hormis le cas d'un consommateur qualifié de professionnel.

l'expéditeur) est aussi débiteur de l'information, contrairement à d'autres types de contrats où le débiteur du prix (le consommateur non-professionnel par exemple) est créancier de l'information. Enfin si l'obligation d'information est particulièrement déterminante pour le consentement des parties⁴, l'obligation d'information en droit des transports a surtout pour nécessité de prévenir et de sécuriser l'acheminement d'une marchandise de son point de départ jusqu'à son point d'arrivée.

II. Enjeux et limites de l'étude de l'information sur la marchandise

Le transport de marchandise revêt de véritables enjeux économiques, de sûreté publique voire même écologiques.

En effet au-delà de son aspect commercial, l'activité de transport de marchandises réunit des moyens de transport plus ou moins polluants⁵, coûteux et dangereux. Il est difficile de mesurer la dangerosité d'un mode de transport par rapport à un autre, mais de par leur nature on peut dire que les transports routiers et ferroviaires font partie des modes de transports les plus à même de subir ou de provoquer un sinistre⁶. Ceci pouvant s'expliquer par leur proximité directe avec les lieux de vie et de circulation physique des personnes.

Pour traiter ce mémoire, nous prendrons principalement pour étude les transports routiers et ferroviaires de marchandises. Cette limite permettra ainsi d'étudier avec précision les spécificités de l'information sur la marchandise relative à ces deux modes de transports. De plus, la combinaison de ces deux modes⁷ est une offre particulièrement adaptée à certains transports de marchandises.

Cependant, se limiter drastiquement à deux modes de transport de marchandises serait malvenu, ne serait-ce qu'en négligeant l'importante

⁴ Voir article 112-1 du Code Civil ou encore l'article L111-1 du Code de la Consommation.

⁵ Voir Diagramme sur l'émission de CO2 en annexe 1.

⁶ « 67% des accidents sont réalisés sur la route, 11% sur voie ferroviaire [...] Sur 142 événements enregistrés, 1 accident relève du transport fluvial et 1 du transport maritime ». Bureau d'Analyse des Risques et Pollutions Industriels (BARPI) – Inventaire des accidents technologiques survenus en 2016, 26 septembre 2017.

⁷ Plus connu sous le nom de transport combiné Rail-Route ; Définition du transport combiné selon <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr> : « Le transport combiné vise à utiliser le fer ou la voie d'eau pour transporter des marchandises en conteneur, acheminées ensuite par camions pour les derniers kilomètres. Ce transport intermodal offre une solution logistique sobre en énergie, de report modal. Il est pertinent sur longue distance ».

utilisation du transport intermodal⁸, véritable prestation de « bout en bout ». A ce sujet les unités de transport intermodal (UTI), telles que les conteneurs, les semi-remorques routières ou encore les caisses mobiles, sont des matériels « *spécialement conçus pour faciliter le transport de marchandises sans rupture de charge, par plusieurs modes de locomotion, ferroviaire et routier notamment ; conçus et équipés de façon à permettre en toute sécurité leur manutention et leur arrimage sur les véhicules porteurs* »⁹

De plus l'étude des risques liés à l'information sur la marchandise est plus conséquente *via* certains modes de transport. Par exemple la quantification du risque lié à l'information sur la marchandise est différente sur un navire porte-conteneur de 20 000 EVP¹⁰ que sur un véhicule routier articulé¹¹ puisque leur coût propre ainsi que la valeur des marchandises transportées sont radicalement différentes.

Même si notre étude repose principalement sur le transport routier et le transport ferroviaire de marchandises, l'information sur la marchandise ne peut donc être traitée spécifiquement mais bel et bien dans sa globalité vis-à-vis de tous les modes de transports. Ce mémoire traitera donc de l'information sur la marchandise sur les transports de marchandises routiers et ferroviaires, tout en faisant référence à divers éléments issus d'autres modes de transports.

III. Encadrement du transport de marchandises

Pour étudier cette obligation d'information dans le transport de marchandises, encore faut-il comprendre que le transport de marchandises doit être précédé d'une base contractuelle spécifique et complexe.

La complexité du contrat de transport tient principalement au fait qu'il peut lier une multitude de cocontractants. On y trouve systématiquement cependant au minimum trois parties : un expéditeur, un transporteur et un destinataire. On peut d'ailleurs distinguer, au sein du transport de

⁸ Définition par la CEE/ONU et le CEMT en 2004 : « *Acheminement d'une marchandise empruntant deux modes de transport différents ou plus mais dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, et sans empotage ni dépotage* ».

⁹ Définition issue du Fascicule 620 : Transport ferroviaire interne – Contrat de transport de marchandises, *Lexis360* 28. Par Ch. Salque.

¹⁰ EVP : équivalent vingt pieds ; unité de mesure de longueur normalisée de 20 pieds pour les conteneurs.

¹¹ Attelage composé du tracteur routier et d'une (ou plusieurs) semi-remorque(s).

marchandises, le transport public de marchandises pour compte d'autrui¹² de celui pour compte propre¹³.

Pour parler de transport public de marchandises, il s'agira donc d'apprécier en premier lieu l'existence du cadre contractuel délimitant la nature et l'objet, les modalités d'exécution, les obligations respectives des parties et le prix du transport¹⁴. C'est donc principalement *via* ce contrat de transport que les obligations, les responsabilités des parties et les conséquences relatives à l'information sur la marchandise vont pouvoir être étudiées.

Mais pour comprendre cet encadrement contractuel du transport de marchandises, qu'il s'agisse d'un transport routier ou ferroviaire, il faut tout d'abord définir ce qui constitue la base juridique contractuelle du transport en France et à l'international.

Sur le plan international, le transport de marchandises a posé une problématique importante, à savoir le risque des conflits de lois avec des parties membres d'états différents. Les solutions, issues d'une volonté des états conscients de l'importance d'encadrer au mieux l'aspect contractuel du transport de marchandises, sont les conventions internationales¹⁵.

Les conventions internationales, créées dans le but d'unifier la pratique internationale du transport de marchandises¹⁶, sont d'ordre public. C'est-à-dire que, exception faite de certaines dispositions qui prévoient expressément la possibilité pour les parties de déroger à la convention, ou de pouvoir ajouter certaines clauses spécifiques, les conventions internationales s'appliquent de plein droit et les parties à un transport de marchandises ne peuvent y déroger.

¹² Article L1000-3 du Code des transports : « *Est considéré comme transport public tout transport de personnes ou de marchandises, à l'exception de celui organisé pour son propre compte par une personne, publique ou privée, et de ceux relevant d'une autre réglementation* ».

¹³ Règlement CE n°1072/2009 du 21 octobre 2009 ; un certain nombre de conditions à respecter mais principalement « *le transport doit servir à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit pour ses propres besoins à l'extérieur de l'entreprise* ».

¹⁴ Article L1432-2 du Code des transports.

¹⁵ Nous étudierons principalement la Convention de Genève du 19 mai 1956 dite CMR et les Règles Uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises dites RU-CIM.

¹⁶ Volonté illustrée par le Préambule de la Convention CMR : « *Les parties contractantes, ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international de la marchandise par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur, sont convenues de ce qui suit* ».

Ainsi à partir du moment où un transport de marchandises entre dans le champ d'application de la CMR ou des RU-CIM, la convention internationale sera la base contractuelle de ce transport.

Cependant, face à la possibilité d'un mutisme des conventions internationales sur certains points matériels et immatériels, le règlement Rome I du 17 juin 2008 portant sur les règles uniformes en matière contractuelle est venu édicter en son article 5 les conditions d'applicabilité du droit national aux transports internationaux lorsque la problématique posée n'est pas prévue par les conventions internationales applicables¹⁷. Le droit interne est donc susceptible de s'appliquer sur certains points d'un transport international pourtant soumis à une convention internationale d'ordre public.

Justement, le droit interne du transport de marchandises obéit quant à lui aux dispositions de plusieurs sources de droit. Ainsi son encadrement comprend notamment les dispositions de droit commun des contrats *via* le Code de commerce et le Code civil auxquels il faut ajouter le Code des transports. En France, si le principe d'autonomie de la volonté est bel et bien applicable au transport de marchandises, notamment sur la détermination du contenu du contrat, les parties peuvent cependant choisir, lors d'un transport routier ou fluvial de marchandises, d'encadrer contractuellement leur relation sur la base de contrats types spécifiques à la nature des marchandises acheminées. Le rôle de ces contrats types est double puisqu'en plus de pouvoir être directement choisi par les parties comme régissant l'ensemble du transport, il servira de référence dans les cas où une clause aurait été maladroitement rédigée, serait manquante ou rendue nulle par le juge. Ces contrats types à valeur supplétive de volonté ont un succès conséquent. En effet ils sont créés par différents professionnels du transport routier de marchandises et correspondent ainsi aux besoins et aux attentes des différents acteurs du monde du transport qui profitent de la clarté de ces contrats préalablement élaborés.

¹⁷ La loi applicable sera en premier lieu la loi d'autonomie du contrat, à défaut d'une loi particulière choisie par les parties on appliquera la loi du lieu où le principal transporteur est établi (uniquement si la loi du lieu d'établissement est aussi celle du lieu de chargement, de livraison ou de résidence de l'expéditeur). Enfin à défaut on appliquera la loi du lieu de livraison prévue par les parties. L'article 5.3. du Règlement précise que si le contrat présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui visé ci-dessus, la loi de ce pays pourra être appliquée par le juge. Source : Cours de M. Cyril Bloch, Professeur et Directeur du Pôle Transports de la Faculté d'Aix-Marseille.

IV. Etendue de l'information sur la marchandise

Les obligations incombant aux parties liées par un contrat de transport de marchandises sont diverses. Si ce mémoire s'intéresse à l'obligation d'information sur la marchandise pesant principalement sur l'expéditeur, il n'en demeure pas moins que ses obligations ne se limitent pas à cela. En effet on retrouve aussi l'obligation d'emballage¹⁸ (censé d'ailleurs être adapté à l'information que détient le propriétaire initial de la marchandise) qui est susceptible, en cas de manquement, d'exonérer le transporteur et de laisser l'expéditeur face à ses responsabilités ou encore l'obligation de remise des marchandises au transporteur, sans quoi le contrat ne pourrait être exécuté. De plus l'expéditeur a une autre obligation essentielle à tout contrat de transport qui est le paiement du prix du transport, plus connu sous le nom de paiement du fret¹⁹. Il s'agit, avec l'échange d'information, des trois principales obligations, auxquelles on peut ajouter le chargement²⁰ même si ce dernier n'incombe pas toujours à l'expéditeur.

L'obligation d'information peut se distinguer en deux parties : premièrement l'information relative au déroulement du transport. Il s'agit de toutes les indications nécessaires qui vont permettre au transporteur de pouvoir aller du lieu de chargement au lieu de déchargement de la marchandise. On retrouve le nom et l'adresse du destinataire, ou encore les horaires de chargement ou de déchargement. Il en va de l'intérêt premier de l'expéditeur, qui va minimiser ici le risque d'un empêchement au transport²¹ ou à la livraison. Ce qui pourrait entraîner des frais supplémentaires, notamment de stockage ou de gardiennage.

Secondement, et il s'agit de notre sujet d'étude: l'information sur la marchandise. En réalité elle désigne toutes les informations portant sur la

¹⁸ Incluant l'étiquetage et le conditionnement des marchandises.

¹⁹ Incluant les prestations annexes au transport, indiquées sur le document de transport et plus particulièrement sur les documents de cadrage et de suivi pour le transport routier. Exception faite pour un contrat de transport avec la mention « port dû » où le destinataire devra effectuer le paiement du fret.

²⁰ Les conventions internationales laissent le choix aux parties de convenir à qui incombera le chargement et le déchargement de la marchandise. En droit interne les contrats types font la distinction entre les transports de marchandises routiers de plus ou moins de 3 tonnes, alors que pour le droit ferroviaire interne l'absence de contrat type tend à se baser uniquement sur la volonté des parties (ex : conditions commerciales).

²¹ Le Lamy transport, Tome 1 : « *On entend par empêchement au transport tout évènement, extérieur ou non à l'entreprise du transporteur, qui rend momentanément ou définitivement impossible l'exécution du transport dans les conditions initialement prévues* »

marchandise qui sont nécessaires au transporteur pour diverses raisons essentielles. On y retrouve donc principalement la nature de la marchandise, sa classification, son poids ou son nombre de colis, sa valeur²², ses caractéristiques physiques et techniques.

Grâce à cette information, le transporteur va pouvoir déterminer quel type de véhicule est le mieux adapté²³. Il va aussi pouvoir étudier et optimiser l'acheminement de la marchandise ;²⁴ c'est le cas par exemple pour une marchandise d'un très gros volume qui va possiblement nécessiter une signalétique adaptée lors d'un convoi exceptionnel²⁵, et dont le trajet va devoir être déterminé au préalable afin d'éviter tout blocage du véhicule et de ce qu'il transporte²⁶. La structure amovible utilisée lors du transport de marchandises va elle-même être impactée par l'information. C'est notamment le cas du conteneur qui sera distingué selon ce qu'il doit contenir²⁷.

V. Les risques liés à l'information sur la marchandise

« A la suite du déraillement de train à Lac-Mégantic, une enquête de Transports Canada et de la Gendarmerie royale du Canada a révélé qu'Irving Oil n'avait pas respecté toutes les exigences applicables en matière de sécurité, en ne classifiant pas le pétrole brut transporté par train comme étant une marchandise dangereuse. De plus les documents d'expédition à bord des trains étaient erronés. » Article du Huffpost Québec le 26 octobre 2017²⁸.

Le 6 juillet 2013 un convoi de 72 wagons-citernes contenant 6,7 millions de litres de pétrole brut déraille dans le centre-ville de la bourgade de Lac-Mégantic au Québec (6 000 habitants)²⁹. Ce déraillement provoque l'explosion

²² En théorie cette information ne rentre pas dans le domaine de l'obligation d'information au sens de la législation interne et internationale.

²³ Exemple du camion-citerne adapté au transport de liquides et autres produits gazeux.

²⁴ Par exemple l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (version consolidée au 1^{er} janvier 2017) interdit les tunnels de plus de 300 mètres à certains transports de marchandises dangereuses.

²⁵ Réglementation principale dans le Code de la route aux articles R.433-1 et suivants.

²⁶ Avec des conséquences potentiellement graves : Collision entre un TER et un poids lourd (38 tonnes) transportant des plaques de béton à un passage à niveau le 15 septembre 2016 près d'Aix-en-Provence, le véhicule s'était retrouvé bloqué sur le passage à niveau inadapté aux transports de cette taille. Voir photographies en annexe 2.

²⁷ Exemple du conteneur ventilé plus adapté aux marchandises dangereuses émettant des gaz toxiques, ou encore l'utilisation du conteneur frigorifique adapté aux marchandises périssables.

²⁸ Huffpost « Tragédie de Lac-Mégantic : Irving Oil plaide coupable à 34 infractions » ; 26 octobre 2017

²⁹ Rapport d'enquête ferroviaire R13D0054 par le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

à la chaîne de l'ensemble des wagons-citernes du convoi. Cette catastrophe a entraîné le déplacement en urgence de 2 000 habitants, la mort de 47 personnes, la destruction d'une partie de la ville et la contamination des sols et des eaux avoisinant le lac Mégantic³⁰. A ce titre Mme Rosa Galvez-Cloutier³¹ disait en juillet 2013 : « *Il y aura de graves dangers pour l'écosystème : mortalité d'animaux, impacts négatifs sur la croissance et la reproduction des espèces d'animaux affectés et dégradation de la qualité de l'eau* ».

Western Petroleum Company avait expédié depuis le Dakota du Nord (Etats-Unis) du pétrole brut à destination de la société *Irving Oil*³² par le biais du transporteur ferroviaire *Canadien Pacifique* jusqu'à Montréal (Canada). La société *Irving Oil* avait donc pris possession de la marchandise à Montréal afin d'organiser elle-même le transport de sa propre marchandise à destination de sa raffinerie située à Saint-Jean (Canada). Pour ce faire elle avait remis les wagons pleins au transporteur ferroviaire *Montreal, Maine & Atlantic* (MMA)³³. *Irving Oil* était alors devenu son « propre expéditeur » en confiant la marchandise au transporteur MMA qui devait l'acheminer sur un itinéraire d'environ 700 kilomètres.

Dans les fiches de données de sécurité, dans lesquelles les différents acteurs du transport se devaient d'indiquer les dangers que présente la marchandise dangereuse, les informations indiquées étaient différentes voire contradictoires. Or la réglementation portant sur le transport de marchandises dangereuses entre les Etats-Unis et la Canada obligeait une classification exacte et précise du risque de ces dernières. C'est lors de l'enquête que certains avancèrent qu'une « *classification correcte du pétrole brut aurait permis aux compagnies ferroviaires de bien saisir les dangers réels que présentait le produit qu'elles transportaient* »³⁴. Le Bureau de la sécurité des transports au Canada l'a d'ailleurs considéré comme faisant partie de l'une des causes ayant entraîné de telles conséquences³⁵. On peut considérer ici que si le transporteur avait eu connaissance du véritable risque de la marchandise, il aurait adapté son comportement en fonction. Cette « simple supposition » a tout de même eu un impact conséquent pour la personne qui était en charge

³⁰ Radio-canada « Déploiement d'un plan d'urgence à Lac-Mégantic » ; 7 juillet 2013

³¹ Professeur titulaire au département de génie civil et de génie des eaux de l'Université Laval.

³² Société pétrolière créée en 1924 par Kenneth Colin Irving au Canada.

³³ Société créée en 2003 au Québec.

³⁴ Rapport d'enquête ferroviaire R13D0054.

³⁵ Point 3.3 du rapport d'enquête ferroviaire R13D0054 : « *Le pétrole brut que le train transportait n'était pas classé correctement ; il avait été affecté au groupe d'emballage III (le niveau le moins dangereux) alors qu'il répondait aux critères du groupe d'emballage II* ».

de classifier correctement la marchandise dangereuse et de la communiquer au transporteur : *Irving Oil*, alors expéditeur et destinataire de la marchandise et qui en avait confié le transport à MMA. En effet l'article 2.2 du Règlement sur le transport de marchandises dangereuses (TMD) au Canada exposait que « *l'expéditeur est responsable de la détermination de la classification des marchandises dangereuses* », tout comme il est responsable de « *fournir au transporteur les indications de danger à l'égard des marchandises dangereuses dont il demande le transport ou qu'il importe et qui sont destinées à être transportées* »³⁶. *Irving Oil* voyait de ce fait sa responsabilité pleinement engagée dans l'une des pires catastrophes ferroviaires du Canada³⁷.

Le 7 août 2003, soit un mois après les faits, la société de transport ferroviaire MMA se déclare en faillite³⁸. Il lui est financièrement impossible de survivre à l'amende d'un million de dollars canadiens³⁹ à laquelle le juge l'a condamnée⁴⁰. Ses dirigeants sont aussi condamnés à des amendes de 50 000 dollars canadiens tandis que les employés de la société présents au moment des faits sont déclarés non coupables après un procès pénal de 3 mois, le 19 janvier 2018.

Quant à la société expéditrice *Irving Oil*, celle-ci plaide coupable de ne pas avoir respecté les exigences relatives à la classification du pétrole brut, de ne pas avoir assez formé ses employés à ce sujet et d'avoir émis des documents d'expédition erronés. Elle est condamnée le 26 octobre 2017 par la Cour provinciale de Saint-Jean (Canada) à payer des amendes d'un montant total de 400 000 dollars canadiens et à verser une contribution de 3,6 millions de dollars canadiens pour la mise en œuvre d'un programme de recherche dans le domaine des normes de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses⁴¹.

Il est intéressant de noter dans cette affaire deux points importants. Le premier est de voir que les risques inhérents à l'information sur la

³⁶ Article 4.4.1.c du Règlement sur le TMD au Canada.

³⁷ Voir photographies en annexe 3 et annexe 4.

³⁸ « Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées » *Transports Canada*, 31 juillet 2018 : « *La compagnie de chemin de fer impliquée – Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA) – n'avait pas souscrit une assurance suffisante pour couvrir tous les dommages et elle a dû déclarer faillite* ».

³⁹ 1 Dollar canadien équivaut à 0,67 euros en 2018.

⁴⁰ Négligences matérielles et techniques du transporteur consultables via le rapport d'enquête ferroviaire R13D0054.

⁴¹ Source : Service des poursuites pénales du Canada http://ppsc-sppc.gc.ca/fra/nvs-ews/2017/26_10_17a.html

marchandise peuvent être dans certains cas particulièrement graves. Il est pertinent en effet de s'interroger sur le fait de savoir si le transporteur ferroviaire MMA aurait agi différemment s'il avait été au courant du risque réel que la marchandise représentait. Le deuxième point est de voir que, malgré la preuve de nombreuses erreurs et négligences commises par le transporteur ferroviaire, la société *Irving Oil* se trouve être condamnée à hauteur de quatre millions de dollars canadiens pour trois éléments en rapport avec l'information sur la marchandise. Elle est donc la plus impactée financièrement par cette catastrophe alors même que le rapport d'enquête officiel ne fait pas de lien de causalité direct entre ces éléments et la survenance de l'accident.

La catastrophe de Lac Mégantic nous permet d'étudier les différents risques liés à l'information sur la marchandise et elle permet de comprendre par la même occasion que ces risques sont quantitativement et qualitativement très étendus. On retrouve ainsi principalement le risque d'un préjudice relatif à la marchandise (la quasi-totalité du pétrole ayant été perdu), le risque portant sur les biens du transporteur (le convoi ayant été en grande partie détruit) et le risque d'un préjudice matériel ou immatériel à l'encontre de tiers (la destruction du centre-ville de Lac-Mégantic et la mort de 47 personnes).

VI. Enjeux liés à l'information sur la marchandise

Nous pourrions nous poser la question de savoir pourquoi le débiteur de l'obligation d'information sur la marchandise a inexécuté (ou mal exécuté) son obligation. Il apparaît que deux situations peuvent être étudiées vis-à-vis de cette information. Soit cette dernière a été mal communiquée de manière involontaire, l'erreur humaine ou même matérielle étant susceptible de se produire à maintes occasions. Soit la mauvaise communication de cette information résulte d'une volonté du débiteur de cette obligation.

Cette volonté de ne pas communiquer (ou de mal communiquer) l'information sur la marchandise peut s'expliquer par certains aspects relatifs au transport que l'on peut distinguer en plusieurs situations spécifiques mais qui se rejoignent toutes au bénéfice du débiteur principal de l'obligation d'information sur la marchandise.

En premier lieu la communication de l'information sur la marchandise représente un intérêt économique conséquent pour l'expéditeur. La

détermination du coût du transport répond à certains critères. On retiendra ici que la nature de la marchandise et ses caractéristiques entrent dans la détermination du coût du transport.

Pour commencer, la détermination du coût du fret se fait selon plusieurs modalités. On retrouve principalement la distance parcourue, la masse déclarée, le volume de la marchandise et le type d'itinéraire prévu⁴². La masse déclarée et le volume de la marchandise sont donc susceptibles, dans l'intérêt de minimiser le coût du fret, d'être faussés. Mais l'intérêt d'une mauvaise indication représente d'autres enjeux économiques.

Il s'agit en réalité d'une question de risque lié à la marchandise. Plus cette dernière présente un risque important et plus le transporteur devra adapter l'ensemble de l'acheminement de la marchandise⁴³. Mais cette adaptation représente forcément un supplément relatif au risque encouru. Ce supplément peut prendre un aspect économique, puisque le prix du fret est susceptible d'augmenter, et un aspect lié au temps.

Par exemple une marchandise à haute valeur représente un risque pour la marchandise mais aussi pour le transporteur puisque le transport devient par nature plus enclin à un vol et par la même occasion à une agression du préposé. A ce titre le transporteur devra parfois adapter l'acheminement de la marchandise de manière à la protéger et à éviter de subir un vol et/ou une agression. Autre exemple concernant certaines marchandises dangereuses qui, de par leur nature, représentent aussi un risque important pour les autres marchandises acheminées, les intérêts matériels et immatériels du transporteur et pour la sécurité d'autrui. Ce risque justifie à lui seul la nécessité pour le transporteur et l'expéditeur de respecter certaines contraintes. C'est le cas de procédures spécifiques à certaines catégories de marchandises qui nécessitent certaines demandes à effectuer préalablement au transport. Ou il s'agit encore de l'obligation d'utiliser certains itinéraires, ce qui peut rallonger l'acheminement des marchandises. Enfin pour la traversée de certaines frontières, la marchandise dangereuse ou même la marchandise comestible sont susceptibles d'être examinées, contrôlées voire bloquées par les autorités compétentes de l'Etat qu'elles traversent ce qui peut représenter

⁴² Fret-SNCF prévoit par exemple une hausse du prix quand le transport nécessite l'utilisation des chemins de fer secondaires. Source : Fret-SNCF - Conditions d'application des tarifs et d'établissement des prix ; article 3

⁴³ Y compris pour les opérations de chargement et de déchargement quand elles incombent au transporteur.

une perte de temps conséquente selon les situations. Or l'expéditeur de la marchandise n'a pas toujours, pour diverses raisons qui lui sont propres, le temps nécessaire pour respecter l'ensemble des procédures liées à la nature de la marchandise et surtout consacrer autant de temps à une telle tâche.

Pour résumer, la volonté de communiquer une fausse ou mauvaise information découle principalement de la volonté de minimiser le prix du fret ou encore d'éviter la complexité d'acheminement d'une marchandise relativement à l'entrée de cette dernière dans un état et à sa circulation sur un territoire donné.

Au vu de tous ces éléments nous nous poserons la question de savoir si l'encadrement juridique du transport de marchandises permet d'appréhender efficacement les risques liés à l'obligation d'information sur la marchandise ?

Pour répondre à cette problématique nous étudierons tout d'abord l'encadrement de l'obligation d'information sur la marchandise (Partie I) avant de la confronter aux conséquences qu'un manquement à cette même obligation est susceptible de provoquer (Partie II).

Partie 1. L'encadrement juridique et matériel de l'obligation d'information sur la marchandise

Après avoir développé l'encadrement juridique et matériel de l'information sur la marchandise (Titre 1), nous verrons que l'obligation qui en découle présente les caractéristiques d'une pratique complexe (Titre 2).

Titre 1. Evolution et multiplicité de l'encadrement de l'information sur la marchandise

Au travers d'un encadrement international (Chapitre 1), comme au niveau national (Chapitre 2), le contrôle de l'information sur la marchandise a grandement évolué au fil des avancées technologiques et industrielles (Chapitre 3).

Chapitre 1. L'encadrement de l'information sur la marchandise dans le transport international

Sur le plan international les Conventions Internationales de transport de marchandises (1) sont les sources premières permettant d'encadrer l'obligation d'information sur la marchandise. Cependant cet encadrement international comporte plusieurs limites notables (2), il est en partie renforcé par un régime juridique spécifique au transport de marchandises dangereuses (3).

Section 1. Approche contractuelle commune internationale : les Conventions Internationales de transport

En premier lieu, la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) a été ratifiée le 19 mai 1956 à Genève. Elle marque une volonté naissante de régir de manière commune notamment les formes, les obligations et les responsabilités découlant d'un contrat de transport international de marchandises par route. Plusieurs années plus tard,

la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) était signée à Berne, le 9 mai 1980. Elle subissait une modification importante *via* le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 et intégrait deux appendices, dont l'appendice B relatif aux Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire de marchandises (RU-CIM).

Ces deux conventions revêtent la particularité de pouvoir être désignées par les parties comme loi du contrat pour un transport de marchandises « franco-français ». C'est-à-dire que leur caractère international n'empêche pas, dans les limites des règles internes d'ordre public⁴⁴, l'application des Conventions Internationales pour un transport de marchandises dont l'acheminement ne franchit pas les frontières d'autres états⁴⁵.

Ces deux Conventions internationales nous permettent aujourd'hui d'établir un encadrement légitime et concret, destiné à produire les mêmes effets juridiques pour chaque transport de marchandises entrant dans leur champ d'application⁴⁶. Il faut savoir, en résumé, qu'un contrat de transport routier (ou ferroviaire) de marchandises à titre onéreux, se verra appliquer la Convention CMR (ou les RU-CIM si ferroviaire), dès lors que le lieu de prise en charge et le lieu de livraison sont dans des états différents et que l'un de ces états au moins est adhérent à la CMR (ou la COTIF si ferroviaire).

Les Conventions internationales s'accordent à dire que le support le plus à même de comporter les informations du contrat de transport était le document de transport⁴⁷, ce dernier comporte des indications essentielles qui doivent être remplies avec précision et exactitude. Parmi ces indications essentielles on retrouve la nature de la marchandise et son mode d'emballage, la dénomination prévue en cas de marchandises dangereuses, la masse brute de la marchandise ou la quantité de cette dernière, la valeur déclarée de la marchandise, ainsi que toute autre indication jugée utile⁴⁸. Attention toutefois en ce qui concerne la valeur de la marchandise. Difficile

⁴⁴ Article 6 du Code Civil : « *On ne peut déroger, par des conventions particulières, aux lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes mœurs* ».

⁴⁵ Cour de Cassation, chambre commerciale du 1^{er} juillet 1997 (n°95-12221) : « *C'est à bon droit que la cour d'appel a écarté le contrat type messagerie concernant les envois de trois tonnes et plus prévu par le décret du 7 avril 1988 au profit des dispositions de la CMR relatives aux limitations de responsabilité du transporteur dès lors que ces dispositions ne sont pas contraires aux règles d'ordre public régissant le contrat de transport national* ».

⁴⁶ Champs d'application : articles 1 et 2 pour la CMR ; article 1 pour les RU-CIM.

⁴⁷ Il s'agit de la lettre de voiture pour les deux modes de transport. Voir article 6 alinéa 2 pour les RU-CIM et article 4 pour la CMR.

⁴⁸ Article 6 de la CMR et article 7 des RU-CIM.

pour un transporteur de prouver qu'il ne connaissait pas la valeur de cette marchandise dans certaines situations. Mme Marie Tilche le précise en rappelant qu'il importe peu pour certains juges que cette valeur soit indiquée au transporteur : « *Quand il va charger chez Guerlain (par exemple), le transporteur est sûr que ce n'est pas pour enlever des pommes de terre... Il a donc nécessairement conscience du prix des marchandises et sait fort bien qu'elles sont l'objet de toutes les convoitises* »⁴⁹.

Une deuxième concordance entre les deux Conventions internationales nous permet directement d'analyser la personne débitrice de cette obligation d'information⁵⁰. En effet l'expéditeur est explicitement pointé du doigt et engage sa responsabilité du fait « *de mentions irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elle* »⁵¹. Les deux conventions internationales s'accordent donc principalement ici à désigner l'expéditeur comme débiteur unique de cette obligation d'information.

Enfin les Conventions Internationales de transport de marchandises n'omettent pas de parler de l'obligation de l'information sur la marchandise dangereuse toujours à la charge de l'expéditeur. Ainsi l'article 22 de la CMR établit l'obligation de « *signaler la nature exacte du danger* » que les marchandises présentent au transporteur, et de lui indiquer « *éventuellement les précautions à prendre* ».

Les RU-CIM pointent quant à elles, à l'article 7-1.h que la lettre de voiture doit contenir « *la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses* », et rappellent à l'article 8-1.b que l'expéditeur répond de ces inscriptions.

L'ensemble de ces éléments est traité presque similairement par les deux conventions internationales. Elles permettent ainsi aux parties à un contrat de transport de comprendre l'aspect général de l'obligation d'information sur la marchandise et d'appréhender plus sensiblement les conséquences du manquement à cette dernière.

Mais cet encadrement contractuel international de l'information sur la marchandise peut parfois manquer de précisions, ce qui peut poser des difficultés de compréhension et d'analyse de cette obligation.

⁴⁹ Marie Tilche, « Cap sur le chargeur - Obligation de préconisation » Fatal silence P.2, *Lamyline*

⁵⁰ Article 7 pour la CMR et article 8 pour les RU-CIM.

⁵¹ Article 8 des RU-CIM ; rédigé autrement à l'article 7 de la CMR mais pour le même résultat.

Section 2. Limites notables des Conventions Internationales

Il est incontestable de dire que les Conventions Internationales abordent et définissent au sens général du terme l'obligation d'information sur la marchandise. Nous notons en effet que les principaux points de renseignements, le support matériel de ces renseignements et le débiteur de cette information sont bien établis. Cependant il apparaît que ces Conventions Internationales comportent de nombreuses limites auxquelles le droit interne et la jurisprudence sont venus apporter un soutien conséquent.

En ce qui concerne les indications essentielles dont l'expéditeur a l'obligation de renseigner le transporteur, la notion de « *toute autre indication qu'elles jugent utile* »⁵² nous confirme tout d'abord que les Conventions Internationales ne peuvent évidemment pas établir une liste d'informations relatives à tous les types de marchandises. Chaque marchandise étant différente des autres - voire unique au monde⁵³ - et de ce fait avec des caractéristiques sensiblement différentes les unes des autres. Mais les Conventions internationales laissent donc aux parties une totale et libre appréciation en ce qu'une indication est utile ou non dans le cadre d'un contrat de transport. Cette libre appréciation est représentative d'un flou juridique et en conséquence d'un risque pour le transport. En principe, les Conventions internationales laissent donc à la charge de l'expéditeur, premier désigné responsable de l'absence d'un renseignement, le soin d'établir ce qui représente une information utile au transport. « *Les parties* » peuvent cependant être interprétées dans le sens d'une obligation commune puisqu'il peut être sous-entendu que le destinataire et le transporteur sont concernés par ces stipulations.

Le deuxième point sur lequel les Conventions Internationales semblent limitées est celui de l'identification du responsable de l'information. En effet si l'expéditeur est principalement visé, les autres parties au contrat semblent échapper à cette responsabilité⁵⁴.

⁵² Article 6-3 de la CMR et 7-3 des RU-CIM renvoyant aux parties au contrat de transport.

⁵³ Exemple avec certaines machines agricoles ou industrielles faites sur mesure pour les besoins spécifiques d'une entreprise.

⁵⁴ Exception à l'article 6-3 de la CMR et 7-3 des RU-CIM qui renvoient à une possibilité commune d'inscrire des indications sur la lettre de voiture.

Le transporteur de marchandises est par sa nature un professionnel, il peut donc paraître étonnant, à la lecture des Conventions Internationales, de voir qu'il n'est pas concerné par l'obligation d'information. Même s'il est compréhensible que cette dernière repose principalement sur l'expéditeur de la marchandise, qui est souvent le propriétaire de la marchandise ou du moins le lien le plus proche avec le propriétaire⁵⁵, on peut légitimement se demander pourquoi les Conventions Internationales ne prévoient aucunement la responsabilité du transporteur vis-à-vis de cette obligation. Si la CMR semble imposer tout de même une vérification de l'envoi au transporteur⁵⁶, les RU-CIM quant à elles ne l'imposent pas, laissant le choix au transporteur de vérifier ou non l'envoi⁵⁷.

Deuxièmement les Conventions Internationales limitent le débiteur de l'obligation d'information à l'expéditeur seulement. Pourtant le transport international de marchandises routier ou ferroviaire implique souvent de nombreux acteurs et exécutants. C'est le cas de transports successifs ou de la situation où l'expéditeur fait appel à un commissionnaire de transport. Dans le cas où la lettre de voiture, et donc les renseignements qui y figurent, est mal transmise entre deux transporteurs successifs, l'expéditeur est-il responsable ? Si l'on se réfère uniquement aux Conventions Internationales, ces dernières n'apportant pas de précisions sur la transmission de l'information entre les parties, alors on peut penser que l'expéditeur est *de facto* responsable du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise et ce en toutes circonstances.

Enfin il faut noter que même si les Conventions Internationales de transport de marchandises encadrent la notion d'obligation d'information sur la marchandise dangereuse, elles n'établissent qu'une infime partie de l'encadrement de cette information pourtant sensiblement plus à même de produire un risque.

Cependant, au regard du risque lié au transport de marchandises dangereuses, on a pu assister à la création de textes réglementaires et législatifs venant encadrer avec précision le transport de ces marchandises.

⁵⁵ Et qui de ce fait est celui qui connaît le mieux les caractéristiques de la marchandise.

⁵⁶ Article 8-1 de la CMR.

⁵⁷ Article 11 des RU-CIM.

Section 3. L'obligation d'information sur la marchandise dangereuse : un régime juridique renforcé

L'histoire du transport de marchandises dangereuses justifie à elle-même la nécessité d'établir une réglementation spécifique vis-à-vis du transport de marchandises dangereuses. La catastrophe de Los Alfaques⁵⁸ en est l'illustration. En effet ces dernières représentent un risque drastiquement plus conséquent pour les personnes, les biens ou encore l'environnement.

Encadrer le transport de marchandises dangereuses n'est pas chose aisée puisqu'au fil du temps et des avancées scientifiques, la notion de danger peut toucher de plus en plus de liquides, gaz, matières, objets, etc. Son encadrement est d'autant plus complexe au vu de l'émergence continue de certaines sources juridiques spécifiques à des modes de transports. C'est le cas par exemple du Code IMDG⁵⁹ en transport maritime, véritable source en matière de marchandises dangereuses, chaque navire soumis à la Convention SOLAS⁶⁰ appliquant alors les dispositions de l'IMDG.

Même si les Conventions Internationales de transport de marchandises étudiées précédemment évoquent l'information sur la marchandise dangereuse du point de vue contractuel, nous soulevons certaines limites d'appréciation et de compréhension sur ce sujet.

Dans le cas des transports terrestres internationaux de marchandises dangereuses, on retrouve notamment l'ADR⁶¹ et le RID⁶². Ces derniers permettent principalement aux acteurs du transport international d'avoir connaissance de ce que représente une marchandise dangereuse, de définir les obligations de chaque intervenant au transport, d'établir une classification des marchandises dangereuses et de prévoir les dispositions qui s'imposent à

⁵⁸ En 1978, à Los Alfaques (Espagne), un camion-citerne transportant du propène explosa aux abords d'un camping situé en bord de la mer Méditerranée. L'explosion fit plus de 240 morts et de nombreux blessés. Les rapports d'enquêtes concluaient que le camion était surchargé et que le réservoir avait notamment transporté de l'ammoniac auparavant, constituant ainsi des microfissures à l'origine de la fuite. Source ARIA (Analyse, Recherche et Information sur les Accidents) ; www.aria.developpement-durable.gouv.fr

⁵⁹ Code maritime international des marchandises dangereuses, édité par l'Organisation maritime internationale et mis à jour tous les deux ans.

⁶⁰ Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer adoptée en 1974.

⁶¹ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, Créé à Genève en 1957 par la Commission économique pour l'Europe.

⁶² Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, issu de l'appendice C de la COTIF et conclu à Vilnius en 1999.

ces marchandises (équipements obligatoires, modalités de contrôle, modalités d'emballage, modalités de chargement et de déchargement, etc).

Du point de vue de l'information sur la marchandise dangereuse, l'ADR et le RID s'accordent à dire que le transporteur est tenu de faire appel à un professionnel du transport de marchandises dangereuses⁶³. Il s'agit donc ici d'une obligation « de se faire conseiller » sur le transport de ce genre de marchandises. Par la même occasion il est aussi tenu de vérifier que la marchandise dangereuse est bien transportable selon les textes en vigueur et que la classification de sa marchandise est juste⁶⁴.

L'expéditeur a, selon le RID, l'obligation de « *fournir au transporteur les renseignements et informations de manière traçable et, le cas échéant, les documents de transport et les documents d'accompagnement exigés, tenant compte des dispositions du chapitre 5.4⁶⁵ et du tableau A du chapitre 3.2⁶⁶ »⁶⁷.*

L'expéditeur supporte donc ici une obligation d'information plus conséquente. Il devra fournir au transporteur plusieurs informations spécifiques, via le document de transport, comme le numéro ONU⁶⁸, représentant une catégorie précise du type de marchandise dangereuse (exemple : n°ONU3355 gaz insecticide, toxique, inflammable). A ces informations, on ajoute une déclaration d'expédition par le biais de laquelle l'expéditeur s'engage notamment à avoir correctement classé la marchandise dangereuse, en plus de reprendre les indications portées sur la lettre de voiture.

De plus l'information sur la marchandise ne se limite pas ici à l'égard du transporteur mais aussi aux autorités qui doivent être mises au courant du transport de certaines marchandises dangereuses. C'est le cas par exemple à l'article 5.1.5.1.4⁶⁹ de l'ADR où « *une notification aux autorités compétentes est exigée* ».

L'ensemble de toutes ces dispositions représente l'encadrement majeur de l'obligation d'information sur la marchandise lors d'un transport international par voie ferroviaire et par route. L'encadrement interne, quant à lui, revêt de nombreuses différences mais aussi similitudes avec l'international.

⁶³ Il s'agit du conseiller à la sécurité dont la mission est détaillée au chapitre 1.8.3 de l'ADR et du RID.

⁶⁴ Chapitre 2.2.1.1.9 du RID

⁶⁵ Relatif à la documentation nécessaire au transport de marchandises dangereuses.

⁶⁶ Relatif à la liste des marchandises dangereuses dans l'ordre des numéros ONU.

⁶⁷ Chapitre 1.4.2.1.1 du RID.

⁶⁸ L'ONU liste plus de 2700 matières ou objets connus dangereux.

⁶⁹ Relatif au transport international de certaines matières radioactives.

Chapitre 2. Les apports de l'encadrement juridique interne de l'information sur la marchandise

L'encadrement interne de l'information sur la marchandise (1) est grandement renforcé par l'intégration des contrats types (2) et obéit, en ce qui concerne les marchandises dangereuses, à un encadrement juridique spécial (3).

Section 1. L'encadrement interne de l'obligation d'information sur la marchandise

Pour encadrer pleinement cette obligation d'information sur la marchandise, une coexistence du droit commun et des droits spéciaux dans le transport interne de marchandises est bel et bien présente. L'ensemble des obligations prévues dans le cadre d'un contrat de transport interne sont contenues dans le Code civil, le Code de commerce et le Code des transports.

Toujours dans le respect de ces sources de droit, le Code civil reconnaît aussi le principe de liberté contractuelle à l'article 1102⁷⁰. Les parties sont donc libres de mettre en avant l'obligation d'information ou non, que ce soit dans un transport de marchandises ferroviaire interne ou même pour un transport de marchandises routier interne.

Dans ce sens, Fret-SNCF a pris la décision en 2005, via ses conditions générales de vente et de transport, d'appliquer en transport interne comme en transport international, les RU-CIM⁷¹. A l'exception cependant de quelques dispositions de droit français⁷². Ainsi l'obligation d'information sur la marchandise est encadrée de la même manière par les RU-CIM pour tous les transports ferroviaires de marchandises effectués par Fret-SNCF. Il s'agit ici d'un véritable contrat d'adhésion défini à l'article 1110 du Code Civil⁷³.

⁷⁰ « Chacun est libre de contracter ou de ne pas contracter, de choisir son cocontractant et de déterminer le contenu et la forme dans les limites fixées par la loi. La liberté contractuelle ne permet pas de déroger aux règles qui intéressent l'ordre public »

⁷¹ Article 7.1 des Conditions générales de vente et de transport (CGVT) Fret-SNCF.

⁷² Article 7.2 des CGVT Fret-SNCF.

⁷³ « Le contrat d'adhésion est celui dont les conditions générales, soustraites à la négociation, sont déterminées à l'avance par l'une des parties ».

Cependant il faut considérer que l'encadrement juridique interne du transport ferroviaire de marchandises, au-delà de l'article L1432-1 du Code de transport qui tend à l'écarter du même encadrement juridique que pour les autres modes de transport, doit être assimilé au même droit commun des transports terrestres comme le transport routier⁷⁴.

Pour le transport de marchandises routier interne il faut se tourner vers l'arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises, dont la version a été consolidée le 26 juillet 2018. L'obligation d'information peut être étudiée en son article 4 qui dit que la lettre de voiture doit comporter au minimum plusieurs renseignements dont « *la nature et quantité, ou poids, ou volume de la marchandise pour les lots groupés* ».

Le Code des transports dispose quant à lui en son article L1432-2 les conditions communes d'un contrat de transport de marchandises, à savoir que ce dernier doit préciser « *la nature et l'objet du transport ; les modalités d'exécution du service tant en ce qui concerne le transport proprement dit que les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés ; les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire ; le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues* ». Il s'agit donc d'une obligation d'information au sens large. Il précise ensuite en son article L1432-3 que l'ensemble de ces obligations doivent être définies avec précisions via une convention écrite.

Bis repetita à l'article L132-9 du Code de Commerce qui nous dit que la lettre de voiture doit exprimer « *la nature et le poids ou la contenance des objets à transporter* » en ajoutant que cette lettre de voiture doit être « *signée par l'expéditeur ou le commissionnaire* ».

Tous ces éléments constituent une bien faible indication de ce qu'est l'obligation d'information sur la marchandise en droit interne. En effet le législateur, après avoir posé quelques principes de base, laisse le soin aux parties de fixer les obligations de chacun via un contrat écrit. Deux solutions s'offrent donc à elles : l'expéditeur adhère à des conditions générales de vente précisant les obligations des parties (ou le transporteur adhère à celles de l'expéditeur), ou d'établir une convention écrite nouvelle. Enfin, la création

⁷⁴ Le Lamy transport, Tome 2 – Part. 5 Chap 1. Sect 3. Contrat de transport ferroviaire.

des contrats types⁷⁵ (uniquement pour le transport routier et fluvial), véritables contrats « clef en main » a compensé cette absence d'encadrement en offrant ainsi une troisième alternative : celle de pouvoir choisir le contrat type comme encadrement juridique.

Section 2. Précisions apportées par les contrats types

Article L1432-4 du Code des transports : « *A défaut de convention écrite et sans préjudice de dispositions législatives régissant les contrats, les rapports entre les parties sont, de plein droit, ceux fixés par les contrats-types* ».

En France, si le principe de liberté contractuelle est bel et bien applicable au transport de marchandises, les parties peuvent cependant choisir, lors d'un transport routier ou fluvial de marchandises, d'encadrer contractuellement leurs relations sur la base de contrats types spécifiques à la nature des marchandises acheminées.

Le rôle de ces contrats types est double puisqu'en plus de pouvoir être délibérément choisis par les parties comme régissant l'ensemble du transport, ils serviront de référence dans les cas où une clause aurait été maladroitement rédigée, serait manquante ou rendue nulle par le juge.

Ces contrats types à valeur supplétive de volonté ont un succès conséquent. En effet, ils sont élaborés par différents professionnels du transport routier de marchandises⁷⁶ et correspondent ainsi aux besoins et aux attentes des différents acteurs du monde du transport.

En transport de marchandises par route on compte six contrats types de transports spécifiques⁷⁷, le contrat type général⁷⁸, le contrat type de location

⁷⁵ Article L1432-12 du Code des transports : « *les clauses de contrats types de transport de marchandises et des contrats types de commission de transport sont établies par voie réglementaire* ».

⁷⁶ Par l'ex-Conseil national des transports (1982-2010) avec des représentants d'organisations de transporteurs, des chargeurs et des juristes.

⁷⁷ Citernes, objets indivisibles, animaux vivants, marchandises périssables sous température dirigée, fonds et valeurs, véhicules roulants (articles D3222-1 et suivants du Code des transports).

⁷⁸ Issu du décret n°99-269 du 6 avril 1999, il s'applique quand un contrat type spécifique n'est pas applicable au transport.

de véhicule avec conducteur, le contrat type de sous-traitance, et le plus récent (2013) : le contrat type commission de transport⁷⁹.

Ces contrats types sont une véritable plus-value pour la régulation des obligations et de l'ensemble des relations des parties au contrat de transport. Parmi ces précisions on retrouve de nombreux détails portant sur l'obligation d'information sur la marchandise.

La grande différence entre l'encadrement international de l'obligation d'information sur la marchandise et celui des contrats types, repose tout d'abord sur la notion de donneur d'ordre⁸⁰ cette fois-ci bien identifié comme débiteur de cette obligation. En son article 3 le contrat type général se consacre aux « *informations et documents à fournir au transporteur* ». On retrouve une multitude d'informations à donner celles de « *la nature exacte de la marchandise, le poids brut de l'envoi, les marques, le nombre de colis, d'objets ou de supports de charge (palettes, rolls, etc.) qui constituent l'envoi [...] les dimensions des colis, des objets ou des supports de charge présentant des caractéristiques spéciales [...] la spécificité de la marchandise quand cette dernière requiert des dispositions particulières (marchandises dangereuses, denrées périssables, marchandises convoitées et sensibles* ». Le contrat type général va encore plus loin en précisant en son article 3.2 que le « *donneur d'ordre informe le transporteur des particularités non-apparentes de la marchandise et de toutes données susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du contrat de transport* ». Il finit en rappelant au 5ème alinéa que le donneur d'ordre est responsable des conséquences du manquement à son obligation d'information. Le contrat type général est donc assez précis et clair concernant l'objet de notre étude, ou du moins plus précis que toutes les dispositions étudiées auparavant.

L'intérêt des contrats types réside justement dans le fait qu'ils représentent différents transports de marchandises. Ainsi les six contrats types spécifiques fournissent des renseignements sur l'obligation d'information en rapport avec le type de marchandises qui sont susceptibles d'être transportées par voie routière.

Dans ce sens le contrat type citernes précise dans son article 3 que le donneur d'ordre doit aussi fournir au transporteur « *la température de la marchandise*

⁷⁹ Article D1432-3 du Code des transports.

⁸⁰ Défini à l'article 2.4 du Contrat type général : « *par donneur d'ordre, on entend la partie (expéditeur, commissionnaire de transport ou autre) qui conclut le contrat de transport avec le transporteur* ».

au moment de la remise au chargement ainsi que celle à laquelle la marchandise doit être remise au destinataire ; les caractéristiques particulières du matériel demandé [...] la désignation réglementaire, les numéros de code danger et de code matière ». Le Contrat type Citerne contient d'ailleurs un article 7 consacré à l'obligation d'information⁸¹, que le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences d'un manquement à son obligation d'information sur la marchandise.

Le Contrat type marchandises périssables prévoit que le donneur d'ordre est en plus tenu de fournir au transporteur « *l'état physique de la marchandise (frais, réfrigéré, surgelé, congelé, sec, etc.), sa destination et son conditionnement [...] la température de la marchandise à maintenir au cours du transport* »⁸². Il précise également à l'article 6.3 que le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences « *d'un manquement à l'obligation d'information* ».

Le Contrat type Animaux vivants précise de fournir au transporteur les informations relatives à « *l'espèce des animaux, le nombre, le poids, le cas échéant l'identité de l'animal [...] la spécificité des animaux quand elle requiert des dispositions particulières (animaux dangereux, fragiles, etc.)* ». La responsabilité de l'expéditeur est ici rappelée à l'article 3.5 du même Contrat type.

En définitive chaque contrat type spécifique a adapté cette obligation au type de marchandises qui entrent dans son champ d'application. Cette particularité permet ainsi d'obtenir un encadrement cohérent, adapté et complet de l'obligation d'information sur la marchandise.

On peut toutefois reprocher aux contrats types de ne pas être assez explicites sur l'information dans le transport routier de marchandises dangereuses. Mais le législateur a prévu, dans l'intérêt de tous, un encadrement bien plus complet de l'obligation d'information sur une marchandise dangereuse pour un transport en France.

⁸¹ Renvoyant à l'article 3.2 du CT Citernes.

⁸² Article 3.1 du CT Marchandises périssables.

Section 3. Le régime juridique interne du transport de marchandises dangereuses

« Depuis 1990, 784 accidents impliquant des transports de matières dangereuses dans les installations classées pour la protection de l'environnement (IC) ont été recensés dans la base ARIA. Le pourcentage impliquant des TMD dans les IC a presque doublé depuis une dizaine d'années »⁸³.

En France le transport de marchandises dangereuses représente une faible partie du transport de marchandises (5% du trafic routier, 16% du trafic ferroviaire et 15% du trafic fluvial⁸⁴). Pourtant, loin d'être anodin il est encadré avec la même fermeté et au même titre que le transport international de marchandises dangereuses.

Si le principe de liberté contractuelle tend à laisser le choix aux parties de ne pas particulièrement encadrer l'obligation d'information sur la marchandise⁸⁵, il faut rappeler que ce principe est toutefois limité par les règles d'ordre public qui s'imposent à tous. Ces règles d'ordre public, se rapportant notamment à la préservation de la santé, de la sécurité d'un territoire et de ses individus, se trouvent en particulier au sein de l'encadrement du transport de marchandises dangereuses. Les parties se doivent donc de respecter certaines obligations ne découlant pas forcément des conventions qu'ils établissent, mais bel et bien de la législation et de la réglementation interne portant sur les marchandises dangereuses.

Si les contrats types permettent déjà de connaître certaines précisions essentielles relatives au transport de marchandises dangereuses en France, il faut surtout se référer à la directive 2008/68/CE du 24 septembre 2008 qui a rendu obligatoire l'application de l'ADR et du RID (et de l'ADN⁸⁶) à l'intérieur des états membres de l'UE. Ainsi l'article L1252-1 du Code des transports, faisant référence à l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (TMD), fait appliquer ce dernier aux « *transports nationaux et internationaux des marchandises par*

⁸³ Fiche thématique – IMPEL Ministère du Développement durable, janvier 2017.

⁸⁴ Rapport sur l'organisation du contrôle des transports de marchandises dangereuses par la CGEDD en 2016 ; pourcentage exprimé en tonne/kilomètre parcouru.

⁸⁵ Article 1102 du Code Civil.

⁸⁶ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure).

route, par voies ferrées et par voies de navigation intérieures effectuées en France »⁸⁷. L'arrêté TMD définit en son article 2 les marchandises dangereuses comme « les matières et objets dont le transport est interdit ou autorisé uniquement dans certaines conditions par le présent arrêté et ses annexes ».

L'article 12-1 du TMD oblige l'expéditeur à notifier le transport (au minimum 7 jours avant) et l'acheminement de certaines matières radioactives à la Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises (COGIC) ainsi qu'au transporteur. Dans cette notification doivent apparaître une multitude d'informations⁸⁸ en plus de celles contenues à l'article 5.1.5.1.4 de l'ARD, dont notamment le nom des matières radioactives, la masse, la description et le poids brut. A noter que pour le transport ferroviaire de ce type de marchandises, le transporteur doit transmettre ces informations au « gestionnaire de l'infrastructure qui prend les dispositions utiles pour que toutes les gares du parcours soient avisées de la circulation de telles expéditions »⁸⁹.

Le TMD est donc encore plus précis que les textes législatifs internationaux. En plus de reprendre l'ensemble des dispositions internationales matière de transports terrestres de marchandises dangereuses, il approfondit l'obligation d'information sur la marchandise pour un transport interne.

Afin de s'assurer du respect de l'encadrement interne et international du transport de marchandises, des contrôles sont susceptibles d'avoir lieu. Ils sont notamment nécessaires pour confronter la réalité de la marchandise avec celle qui a été déclarée et permettent par la même occasion de s'assurer qu'elle ne présente pas un risque pour le transport et son environnement direct.

Chapitre 3. Le contrôle encadré de l'information sur la marchandise

Il est nécessaire de souligner que le contrôle de la marchandise peut être effectué directement par le transporteur lui-même (1). Toutefois diverses autorités spécialisées dans le domaine routier ou ferroviaire sont aussi

⁸⁷ Article 1-1 du TMD.

⁸⁸ Articles 12-3 du TMD.

⁸⁹ Article 12-4 du TMD.

compétentes dans le contrôle de l'information sur la marchandise (2). Enfin ce contrôle peut avoir lieu, dans le cadre d'un transport intermodal par exemple, à plusieurs stades de l'acheminement de la marchandise (3).

Section 1. Vérification directe du transporteur

Si les deux Conventions Internationales de transport de marchandises précédemment étudiées se rejoignent tant sur la forme que sur le fond pour traiter de l'obligation d'information relative à la marchandise, elles se distinguent cependant sur quelques éléments qu'il est opportun de développer. En effet les RU-CIM accordent au transporteur le droit de vérifier à tout moment le contenu de l'envoi⁹⁰, cette vérification doit avoir lieu dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit ou à défaut devant deux témoins indépendants.

La CMR précise quant à elle que le transporteur *est « tenu de vérifier l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros ; l'état apparent de la marchandise et de son emballage »*⁹¹. La notion d'« état apparent » est très importante ici. Cela sous-entend que le transporteur est ici dans une action « coup d'œil », c'est-à-dire qu'à l'œil nu et sans avoir recours à l'ouverture des colis, produits voire même contenant (exemple d'un conteneur plombé), il effectue la vérification de la marchandise. Il s'agit donc ici d'une double vérification du transport routier international qui se porte premièrement sur la conformité des informations contenues sur la lettre de voiture avec la réalité de la marchandise, et d'autre part sur l'état apparent de cette dernière. Cependant le transporteur n'est pas tenu de vérifier toutes les informations portées sur la lettre de voiture. La Cour d'appel de Rouen⁹² nous rappelle ainsi que « *le transporteur n'a pas l'obligation de vérifier d'office le poids de la marchandise qui lui est indiqué par l'expéditeur* ».

Etrangement le droit interne est moins étoffé que le droit international pour encadrer la vérification de la marchandise par le transporteur. En transport routier, le Contrat type Général aborde la question en son article 6 mais ne

⁹⁰ Article 11 des RU-CIM.

⁹¹ Article 8-1 de la CMR.

⁹² Cour d'appel de Rouen, 2^{ème} chambre civile, arrêt du 4 juin 1992 (n°835/91)

précise pas les modalités de cette vérification. Libre donc aux parties (et plus souvent au transporteur) d'organiser ou non cette vérification.

Si l'on prend l'exemple de la SNCF, elle a mis en place une procédure de vérification des marchandises dangereuses par le biais de 10 contrôles successifs dont quatre portant sur la teneur du document de transport. Elle s'appuie sur divers outils dont un répertoire local tenu à jour et retranscrivant les MD habituellement expédiées par les entreprises⁹³. En transport ferroviaire le droit interne ne prévoit que très peu de choses. Il faut donc s'en remettre à la jurisprudence pour comprendre comment les juges voient cette vérification.

La Cour d'appel de Lyon condamnait en 2000⁹⁴ la SNCF à indemniser les parties demanderesses sur la base du poids total de la marchandise déclarée par le commissionnaire, alors même que la cour d'appel reconnaissait que ce dernier avait effectué une fausse déclaration.

L'encadrement de la vérification effectuée par le transporteur montre toutefois de nombreuses limites. Tout d'abord la personne effectuant la vérification est ici un co-contractant de l'expéditeur, un véritable partenaire commercial et parfois même un client important. Le transporteur peut donc être amené à être plus conciliant, moins regardant ou encore en confiance lors de la vérification. Cette dernière pouvant durer un laps de temps important, le transporteur peut être tenté de l'effectuer rapidement ou même de ne pas la faire. Ce dernier élément est accentué par le fait que la vérification n'est pas juridiquement obligatoire, sauf pour la CMR mais tout de même limitée comme vu précédemment.

Tous ces éléments représentent un risque, non seulement contractuel en cas d'avarie ou de perte, mais également pour la sécurité du transport et de son environnement direct. Pour accompagner cette vérification du transporteur,

⁹³ « Guide pratique pour le transport des marchandises dangereuses » ; *Référentiel Fret interne à la SNCF*, 2018

⁹⁴ Cour d'appel de Lyon, 3^{ème} chambre, arrêt du 15 septembre 2000 (n°1998/02052) : « *Qu'il s'en suit que si le commissionnaire a fait une fausse déclaration en sous-évaluant la charge réelle remise, cette faute a été couverte par celle de la S.N.C.F. qui, tenue, en sa qualité de dépositaire, de remettre l'intégralité de la chose confiée, aurait dû contrôler la réalité de la charge remise au départ ; Que dès lors la déclaration erronée de l'expéditeur ne saurait être un motif suffisant pour exonérer le transporteur de toute responsabilité au-delà de la charge déclarée alors même qu'il a reconnu la réalité et la consistance exacte des manquants à l'arrivée* ».

des contrôles internes et internationaux ont été élaborés afin de sécuriser au mieux l'impact pouvant découler d'un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise.

Section 2. Autorités routières et ferroviaires compétentes dans le contrôle de l'information sur la marchandise

A partir du moment où le débiteur de l'obligation d'information sur la marchandise est censé avoir respecté son obligation d'information sur la marchandise, diverses autorités sont susceptibles de vérifier la teneur de ces renseignements. Cette vérification revêt une importance particulière pour prévenir notamment des risques liés au transport à savoir des dommages susceptibles d'être causés aux personnes, aux biens, à l'environnement voire même des risques pour l'économie de l'état dans lequel les marchandises circulent. L'ensemble de ces risques est codifié en droit interne ou découle directement des textes internationaux comme le RID ou l'ADR en ce qui concerne les marchandises dangereuses.

Le Code de la route prévoit par exemple un poids maximal autorisé sur les véhicules routiers en son article R312-4. Ce poids maximal, plus connu sous le nom de PTC (Poids total autorisé en charge), est relatif au nombre d'essieux qui constituent l'ensemble de véhicule⁹⁵. Il s'agit donc ici d'une réglementation que le transporteur se doit de respecter mais encore faut-il qu'il connaisse le poids exact de la marchandise qu'il achemine.

Dans ce sens l'arrêté du 9 novembre 1999 (applicable uniquement au transport routier de marchandises par route⁹⁶) en son article 10 précise que la lettre de voiture doit être présentée « *à toute réquisition des agents de l'Etat chargés du contrôle sur route* ».

En ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises dangereuses, le RID, en son article 1.8.1.1 nous dit que « *les autorités compétentes des Etats parties au RID peuvent à tout moment et sur place, sur leur territoire national, contrôler si les prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses sont respectées* ».

⁹⁵ Il s'agit du tracteur et de ses remorques.

⁹⁶ Article 1 de l'arrêté du 9 novembre 1999

Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) pointait le faible nombre de contrôles effectués pour les marchandises dangereuses : dix opérations de contrôle entre 2010 et 2016 effectuées par le Ministère de l'Environnement⁹⁷. Ceci peut s'expliquer par le fait qu'une autorité nationale de sécurité est plus fondée à inspecter et contrôler les transports ferroviaires : l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) créé en 2006 et couvrant l'ensemble du réseau ferré français. Ne se fondant pas uniquement sur le contrôle du transport de marchandises dangereuses, l'EPSF vérifie que chaque transporteur, ou plus généralement que chaque acteur ferroviaire est en conformité avec la sécurité ferroviaire nationale. Le contrôle d'un transport est toujours réalisé sous responsabilité d'un inspecteur de l'EPSF qui « *peut se faire assister par des experts extérieurs* »⁹⁸ et qui dispose d'un pouvoir direct de sanction administrative.

Pour des raisons évidentes le contrôle de la marchandise est plus facilement réalisable sur route que sur rails. Les agents susceptibles de contrôler le transport sont les forces de l'ordre (gendarmes et agents de Police), et des contrôleurs spécialisés dans le domaine du transport routier : les CTT (contrôleurs des transports terrestres) de la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), véritable service régional sous l'autorité du préfet de région. De manière générale ces agents procèdent à des contrôles inopinés avec le soutien des forces de l'ordre.

Ces contrôles sur les transports de marchandises permettent de mettre en évidence la non-conformité de la marchandise avec la lettre de voiture et d'analyser le risque que cela représente. Par exemple si les agents contrôleurs découvrent un transport de marchandises dangereuses dissimulé et non-déclaré, cela représente un risque conséquent. Ils pourront alors immobiliser le véhicule et établir un procès-verbal en vue de le transmettre au parquet du tribunal. Ils pourront également, dans le cas par exemple d'un excès de poids du transport, émettre des contraventions à l'égard du transporteur qui est présumé responsable de l'infraction. Les terrains les plus adéquats aux contrôles de transport de marchandises routiers sont les autoroutes puisque les aires de ces dernières permettent aux autorités d'installer du matériel

⁹⁷ L. Radisson, « Un rapport officiel révèle la faiblesse du contrôle des transports ferroviaires de marchandises dangereuses », *actu-environnement.com* ; 7 juin 2016

⁹⁸ Article L2221-4 du Code des transports.

spécifique en vue du contrôle. C'est notamment le cas de la pesée des véhicules et de leur chargement⁹⁹ sur aire.

Enfin les douanes jouent un rôle conséquent dans le contrôle des transports de marchandises internationaux. Elles sont en effet un passage quasi-systématique de la marchandise et les agents de douane sont susceptibles de contrôler ce qui entre et ce qui sort du territoire national. Ainsi il n'est pas rare que ces derniers découvrent des erreurs entre les renseignements sur la lettre de voiture et la réalité de la marchandise transportée.

Section 3. Intermodalité : l'exemple de la pesée des conteneurs

Si à bien des égards le contrôle de la marchandise peut avoir lieu lors du transport ferroviaire ou routier de cette dernière, il faut pouvoir analyser ce contrôle d'un point de vue intermodal. C'est-à-dire que lors d'un transport intermodal de marchandises, la découverte d'une erreur, qu'elle soit délibérée ou non, peut se faire avant ou après le transport ferroviaire ou routier. C'est particulièrement le cas lors du transport international d'une unité intermodale et de la marchandise qu'elle contient où le contrôle de cette dernière vis-à-vis du document de transport peut être effectué avant le chargement de la marchandise sur le navire. Nous étudierons donc ici un exemple récurrent et d'une importance cruciale pour le bon acheminement de la marchandise du point de vue de l'intermodalité : la pesée des conteneurs dans le transport maritime.

« La partie arrière du « MOL Comfort¹⁰⁰ », qui s'est brisé en deux la semaine dernière, a sombré à 750 km des côtes indiennes, avec 1 700 conteneurs et 1 500 tonnes de carburant »¹⁰¹.

Le 11 juillet 2013 la deuxième partie du porte-conteneurs somrait au large des côtes indiennes¹⁰². Le MOL Confort avait donc subi ce que l'on appelle un « hogging »¹⁰³, à savoir un « affaissement du milieu du navire suite à une

⁹⁹ Voir photographie de l'équipement de pesée intégré à la chaussée en annexe 5 ; source : DREAL Hauts-de-France.

¹⁰⁰ Porte-conteneurs japonais immatriculé aux Bahamas dont l'armateur était Ural Container Carriers S.A.

¹⁰¹ Audrey Garric, « Un navire sombre dans l'océan indien avec des milliers de conteneurs » ; *Le Monde* du 27 juin 2013.

¹⁰² Voir photographies en annexe 6.

¹⁰³ Voir photographie en annexe 7.

tension du pont principal et à la compression de la structure de fond en compression »¹⁰⁴.

A l'heure du bilan on comptait plus de 4 300 conteneurs perdus. On estimait que les zones dans lesquelles les deux parties du navire avaient sombré allaient subir une importante pollution (10 à 15% des conteneurs du transport contenant des marchandises dangereuses¹⁰⁵). De plus un navire d'équivalence 7 200 EVP était perdu. La question de savoir comment la coque du navire s'est fissurée s'est donc naturellement posée.

Après de nombreuses expertises il est conclu que la fissure est en réalité la conséquence de la rupture de la poutre du navire¹⁰⁶. Mais une incertitude persiste, celle de savoir comment une poutre navire¹⁰⁷, pourtant prévue pour supporter les conditions les plus extrêmes de la mer, peut céder. Les experts peinent à se prononcer et émettent plusieurs théories. Parmi ces théories est abordée la différence de poids entre ce qui était censé être sur le navire, et ce qui l'était réellement.

Outre une situation aussi extrême que celle du MOL Comfort, le seul fait d'avoir des conteneurs dont le poids est mal réparti sur le navire est un facteur de risques puisque susceptible en cas de conditions extrêmes d'entraîner la perte de conteneurs en mer. Cette pratique, pourtant dangereuse n'est pas anodine, comme le confirme Ph. Sussac : « *Sur le MSC Napoli, on a signalé une différence de 20 t sur un container (valeur rare sans doute, mais quand même !). Cela arrive même dans des ports considérés comme sérieux, à Felixstowe des contrôles ponctuels ont montré des containers "vides" en réalité chargés. On en vient à penser que des marchandises voyagent gratis »¹⁰⁸.*

M. Laurent Fedi¹⁰⁹ écrivait un article en 2017¹¹⁰ portant sur « *La mise en œuvre du VGM en France : premiers résultats* ». Il nous rappelle que la VGM¹¹¹ est

¹⁰⁴ Définition par Transportation Safety Board of Canada.

¹⁰⁵ Christine Bossard, spécialiste dans la sûreté maritime et porte-parole de l'ONG écologiste « Robin des bois ».

¹⁰⁶ Rapport d'enquête de la société de classification japonaise NK.

¹⁰⁷ Définition par Universalis.fr : « *Schéma de poutre représentant l'ensemble des efforts subies par la structure d'un navire* ».

¹⁰⁸ Ph. Sussac « Quelques réflexions à la suite d'un incendie à bord d'un porte-conteneurs » ; afcan.org – Dossier accident *Charlotte Maersk*

¹⁰⁹ Professeur de la Faculté de Droit d'Aix-Marseille et de la *Kedge Business School*.

¹¹⁰ Consultable dans la Gazette de la Chambre n°43 – Printemps 2017 sur www.arbitrage-maritime.org

¹¹¹ Verified Gross Mass ou Masse Brute Vérifiée en français.

devenue depuis 2016, une information obligatoire pour les expéditeurs/chargeurs. Cette obligation, découlant directement de l'OMI¹¹², était pourtant déjà contenue dans les Convention de transport maritime, mais semble avoir été surimposée¹¹³. L'expéditeur tenu d'indiquer le poids de ses marchandises, se voit ici tenu de vérifier ses propres dires en vérifiant (ou en faisant vérifier) le poids brut du conteneur, c'est-à-dire le conteneur et son contenant.

M. Laurent Fedi pointe dans son article les limites des Conventions Internationales qui ont rendu nécessaire l'instauration de l'amendement SOLAS¹¹⁴ : « *Dans la mesure où, cette obligation a toujours été déclarative, le chargeur communiquant les informations relatives à sa marchandise à son commissionnaire ou directement au transporteur maritime grâce à sa facture commerciale et sa liste de colisage sans que ce poids ait été certifié* ». Il précise ensuite que « *le poids n'a jamais été soumis à un contrôle systématique dans le process export [...] les navires porte-conteneurs n'ont jamais été conçus pour peser les conteneurs chargés à leur bord* ». La VGM permet ainsi à l'expéditeur/chargeur de fournir au transporteur maritime la certitude du poids du conteneur. Sans cette VGM, le conteneur ne peut être embarqué sur le navire ni même parfois entrer au terminal. Il s'agit donc d'une protection supplémentaire pour le transport.

D'un point de vue matériel on distingue deux types de pesée du conteneur pour fournir une VGM. La première qui est effectuée lorsque le conteneur est empoté¹¹⁵, on pèse l'ensemble du conteneur avec tout son contenant et on le plombe à l'aide d'équipements homologués¹¹⁶. La deuxième consiste à peser chaque élément placé dans le conteneur (marchandise, emballage, calage, conteneur lui-même) et faire ensuite le calcul du poids total de tous ces éléments.

M. Laurent Fedi précise que la VGM doit figurer soit « *dans un document d'expédition, la liste de colisage notamment, un document spécifique ou faire partie des instructions de chargement* ».

¹¹² Organisation maritime internationale créée en 1948 et ayant pour but principal de faire collaborer les états membres en terme de sécurité maritime.

¹¹³ Via la Convention internationale sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974.

¹¹⁴ Transposé en droit français par le biais de l'arrêté du 28 avril 2016.

¹¹⁵ Définition d'emportage selon glossaire-international.com : « *L'emportage est l'opération de chargement des marchandises à l'intérieur d'un conteneur* ».

¹¹⁶ Par bandes plastiques, métalliques ou d'acier ils permettent de verrouiller l'unité de transport intermodale.

La VGM est donc une obligation supplémentaire d'information à l'encontre de l'expéditeur/chargeur. Ce dernier en plus de donner les indications sur le poids de la marchandise, est chargé de vérifier (ou de faire vérifier) le poids total brut du conteneur et de le transmettre ensuite au transporteur.

Pour encadrer cette VGM, les transporteurs maritimes peuvent évidemment au choix la contrôler en effectuant une nouvelle pesée du conteneur, avec toutes les conséquences d'un poids réel différent de celui indiqué : possible dépotage et frais de pesage à la charge de l'expéditeur/chargeur.

De plus certains transporteurs n'hésitent pas à demander un justificatif de la pesée effectuée en vue de la VGM. C'est particulièrement le cas si l'expéditeur utilise la deuxième méthode de pesée où un certificat délivré par une autorité compétente sera nécessaire. Par exemple un certificat d'opérateur économique agréé attribué par les douanes aux entreprises exportatrices fiables.

Après avoir étudié l'encadrement de l'obligation d'information sur la marchandise, nous verrons qu'elle présente une certaine complexité de mise en pratique.

Titre 2. L'obligation d'information sur la marchandise : simplicité théorique difficile à mettre en pratique

Pour continuer notre étude il est indispensable d'approfondir le contenu et l'étendue de l'obligation d'information sur la marchandise (Chapitre 1). Nous verrons par la suite que cette même obligation peut incomber en réalité à plusieurs personnes (Chapitre 2). Enfin nous essaierons de caractériser matériellement et juridiquement cette obligation d'information sur la marchandise (Chapitre 3).

Chapitre 1. Contenu et étendue de l'obligation d'information sur la marchandise

Le contenu et l'étendue de l'obligation d'information sur la marchandise peuvent être distingués en deux parties majeures : la première concernant le fait que cette information peut être vue comme une véritable prévention du risque contractuel (1), la deuxième concernant quant à elle le risque lié à l'environnement direct du transport (2).

Section 1. Information sur la marchandise : la prévention du risque contractuel

« Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison ». Article 17-1 de la CMR.

S'il existe un lien entre les Conventions internationales de transport de marchandises et le droit interne¹¹⁷ il s'agit bien de cette présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur lorsqu'une perte ou une avarie est constatée. On pourrait d'ailleurs voir ici une certaine obligation de résultat¹¹⁸ que les juges ont d'ailleurs considérée comme telle¹¹⁹; obligation

¹¹⁷ Article L133-1 du Code de commerce.

¹¹⁸ Définition par lexiquejuridique.fr : « obligation pour le débiteur de parvenir à un résultat déterminé, de telle sorte que sa responsabilité est engagée par la seule preuve que le résultat n'est pas atteint, sauf si le débiteur peut se justifier en prouvant que ce manquement est dû à une cause étrangère de force majeure auquel il est exclusivement imputable ».

¹¹⁹ Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 14 mai 1991 (n°89-17463) : « Le voiturier tenu d'une obligation de résultat est présumé responsable des dommages causés aux marchandises dont il a la charge en vertu du contrat de transport international qu'il a accepté ».

compensée par l'existence d'un principe de réparation limitée. En effet ce régime de responsabilité à l'égard du transporteur est « contrebalancé » par les limites imposées par les Conventions internationales et les contrats types.

L'ensemble des Conventions internationales de transport étudiées, tout comme le droit interne, prévoient en cas de perte ou d'avarie que le préjudice indemnisable se calcule premièrement en fonction de la valeur inscrite sur la lettre de voiture¹²⁰, et se limite en fonction du nombre de colis ou du poids de la marchandise.

En ce sens l'article 1231-3 du Code Civil nous dit que « *le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qui pouvaient être prévus lors de la conclusion du contrat, sauf lorsque l'inexécution est due à une faute lourde ou dolosive* ». Le transporteur ne serait donc tenu en théorie, dans le cas de perte ou d'avarie, que des indications inscrites sur la lettre de voiture.

En ce qui concerne la valeur de la marchandise, celle-ci apparaît comme donnée nécessairement inscrite sur la lettre de voiture par l'expéditeur et ce pour diverses raisons. Déjà du point de vue du calcul de la réparation en cas de perte ou d'avarie, mais aussi du point de vue du risque pesant sur le transport.

Au regard du calcul de la réparation suite à une perte ou une avarie, le transporteur sera tenu de réparer en se basant sur la valeur de la marchandise transportée. Cette valeur représente une limite naturelle d'indemnisation à l'égard du transporteur, présumé responsable en cas d'avarie ou de perte par l'ensemble des sources juridiques du transport de marchandises. L'expéditeur a donc tout intérêt ici à indiquer sur la lettre de voiture une valeur élevée de la marchandise, et le transporteur à vérifier que cette valeur n'est pas faussée. Libre à l'expéditeur d'établir une déclaration de valeur¹²¹ en échange d'un supplément de prix, qui aura pour effet de substituer le montant de cette déclaration aux limites prévues. Cette déclaration de valeur est ici tout à fait optionnelle, mais le fait d'indiquer la réelle valeur de la marchandise au transporteur est cependant une obligation.

En effet dans certaines situations la marchandise transportée représente une grande valeur. C'est le cas de certaines marchandises technologiques, de

¹²⁰ Il arrive que la valeur de la marchandise évolue significativement, dans ce cas le juge regarde sa valeur d'après le cours en bourse, au prix courant du marché ou alors d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

¹²¹ Article 34 des RU-CIM, article 24 de la CMR et article 22.2 du CT Général.

vêtements de marques ou encore de denrées alimentaires coûteuses. Le risque d'agression du transporteur et du vol de la marchandise est donc parfois extrêmement grand. Dans pareille situation l'expéditeur pourrait être tenté de garder secrète la valeur de la marchandise, pensant ainsi éviter que l'information s'ébruite et entraîne un risque de vol.

Cependant et même si l'expéditeur n'indiquait pas la valeur réelle de la marchandise, il n'empêche qu'il est aussi tenu de communiquer au transporteur la nature de la marchandise. Si ce dernier apprend par exemple qu'il transportera des colis de joaillerie, difficile pour lui de prouver qu'il ignorait la valeur (même imprécise) de la marchandise transportée. Parallèlement l'expéditeur a tout intérêt à donner pour information les nécessités de la marchandise comme par exemple le fait qu'elle soit conservée à tel degré de température, ou encore le fait qu'elle soit extrêmement fragile. Toutes ces indications permettent ainsi au transporteur d'éviter la perte ou l'avarie de la marchandise.

Toutes les Conventions internationales de transport de marchandises¹²², ainsi que les contrats types, prévoient des limites d'indemnisation selon le poids brut manquant ou au choix (mais uniquement pour les contrats types) selon le nombre de colis¹²³. L'intérêt de l'expéditeur est donc ici d'établir une liste de colis ou un poids maximal, dans le respect des règles de poids maximum du véhicule. Le transporteur quant à lui se doit de vérifier le poids et le nombre de colis par rapport à la lettre de voiture au cas où une perte ou avarie serait constatée plus tard.

Au-delà de ces informations, retenons que l'ensemble des informations relatives à la marchandise transportée revêt toujours un intérêt contractuel et commercial entre les parties. Cependant certaines informations sont plus à même de compromettre la sécurité des tiers et du transporteur. Parmi celles-ci on retrouve notamment le poids et la masse précédemment étudiés.

¹²² Article 23 et 25 de la CMR et articles 30, 31 et 32 des RU-CIM.

¹²³ Article 2.1 du CT Général : « *Par colis ou par unité de chargement, on entend un objet ou un ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient le poids, les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire lors de la remise au transporteur, même si le contenu est détaillé dans le document de transport* ».

Section 2. Une information en vue de sécuriser le transport

La sécurisation du transport à l'égard des tiers doit être vue au sens large, c'est-à-dire principalement les personnes, les constructions, les biens et l'environnement.

Si l'information sur la marchandise peut, à bien des égards, représenter un élément important du point de vue contractuel du transport de marchandises, elle représente aussi un élément principal concernant la sécurité de tout ce qui touche de près ou de loin au transport de marchandises¹²⁴. Il s'agit là de tous les dommages autres que contractuels que le transport est susceptible de provoquer ou de subir suite à une fausse information ou à l'absence d'informations sur la marchandise. Un transport de marchandises dangereuses étant de par sa nature bien plus à même de provoquer des dommages conséquents pour les personnes, pour les biens et pour l'environnement, l'encadrement spécifique qui s'articule autour de ce dernier semble bien nécessaire.

Ces informations sur les marchandises relatives à la sécurité et la sûreté du transport ne sont pas limitées. En effet, et comme vu précédemment, même l'information portant sur le poids de la marchandise¹²⁵ représente un risque conséquent lors du transport. On retrouve donc aussi la nature des marchandises, ses caractéristiques et points techniques. Les contrats types sont les sources juridiques les plus précises sur ce point. Notamment l'article 3.5 de tous les Contrats types, à l'exception du Contrat type Objets indivisibles (article 3.4) et du Contrat type Fonds et valeurs (article 3) qui font tous supporter au donneur d'ordre, ayant tenté de « *dissimuler le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées* », les conséquences d'une fausse ou incomplète déclaration. C'est dans le même sens que la réglementation du transport de marchandises dangereuses demande le classement et l'identification de la marchandise.

¹²⁴ Pour le transport par route, chaque année les accidents de la route impliquant des poids lourds causent 13% des tués de la circulation. Source : Institut National de Recherche et de Sécurité.

¹²⁵ Article R121-4 du Code de la route : « *Le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres à un transporteur routier de marchandises, directement ou par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un préposé, de provoquer, par une fausse déclaration du poids d'un chargement placé à bord d'un véhicule, un dépassement des limites de poids fixées par les articles R. 312-2, R. 312-4 et R. 312-6, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe* ».

Si le transporteur est conscient de la nature et des caractéristiques de la marchandise, il pourra adapter en conséquence son comportement, sa vitesse, son itinéraire, etc. Cette information revêt donc une caractéristique de sûreté extrême. Il n'est pas rare à ce titre de voir des poids lourds se renverser lors de l'acheminement de la marchandise. Si ces accidents relèvent souvent de l'erreur humaine, ou plus précisément de la faute du conducteur, il n'est pas impossible qu'un écart de poids couplé à un mauvais équilibre de la marchandise puisse être la cause de ce renversement.

On retrouve la même chose pour le volume et les points techniques ou physiques de la marchandise. En ce qui concerne ces derniers un arrêt rendu par la Cour de Cassation en 2008 relatif au transport de marchandises par voie fluviale nous permettait de comprendre toute l'importance de l'information sur la hauteur de la marchandise¹²⁶. En effet, suite aux informations données par un commissionnaire établissant la hauteur du conteneur inférieure à la dimension réelle, la marchandise avait heurté un pont lors du passage du bateau. Si cet arrêt porte principalement sur la responsabilité du transporteur vis-à-vis de l'avarie consécutive à cet accident, il est aussi une illustration de l'importance que représente l'information sur le volume de la marchandise lors d'un transport.

Après avoir vu ce que représentait l'obligation d'information, il est opportun d'analyser comment déterminer l'identité des débiteurs de cette même obligation dans un contrat de transport.

Chapitre 2. Multiplicité des débiteurs de l'obligation d'information sur la marchandise

Depuis le commencement de ce mémoire, nous n'avons cessé de prendre l'expéditeur comme débiteur principal de l'obligation d'information sur la marchandise. Cependant ce débiteur peut être en réalité désigné comme le donneur d'ordre (1). Ce donneur d'ordre obéit à un régime différent s'il est un commissionnaire de transport (2) même s'il apparaît que, quelle que soit la

¹²⁶ Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 28 octobre 2008 (n°07-17446) : « Mais attendu qu'ayant retenu que la société Naviland avait fait état sur la lettre de transport d'une dimension du conteneur inférieure à la dimension réelle et que cette faute personnelle du commissionnaire avait contribué pour partie à atténuer la vigilance du transporteur, la cour d'appel, qui a ainsi fait ressortir que l'erreur de la société Naviland avait favorisé la réalisation de l'accident au cours duquel la marchandise a été endommagée, a légalement justifié sa décision ».

nature des parties au transport, elles sont soumises à une responsabilité collective d'échange d'informations (3).

Section 1. Notion élargie du donneur d'ordre dans le transport

On observe que les Conventions internationales de transport de marchandises désignent l'expéditeur comme unique débiteur de l'obligation d'information sur la marchandise, alors que le droit interne¹²⁷, et en particulier les contrats types¹²⁸, désigne le donneur d'ordre en tant que débiteur de cette obligation. Ceci, pour une raison claire et aujourd'hui sans équivoque : les Conventions internationales ne s'appliquent pas dans les rapports entre le commissionnaire et l'expéditeur¹²⁹ (renvoyant alors au droit interne), contrairement à la sous-traitance qui est prévue dans les textes¹³⁰ mais qui renvoie directement à la notion de transporteur et non de donneur d'ordre.

La définition du donneur d'ordre selon le Lamy transport, Tome 2 est la « *partie qui conclut en son nom le contrat de transport (ou de commission de transport) avec le transporteur (ou le commissionnaire)* ». Il s'agit d'une définition plutôt courte et restrictive de ce qu'est vraiment le donneur d'ordre.

Pour définir qui est le donneur d'ordre dans un transport de marchandises il faut prendre en principale considération la place du transporteur exécutant, c'est-à-dire celui qui va exécuter réellement la prestation de transport.

Dans un schéma simplifié, lorsqu'un expéditeur a pour projet de faire transporter sa marchandise, il s'adresse directement à un transporteur. Dans ce cas il est le donneur d'ordre de ce transporteur exécutant, qui lui, va exécuter une prestation de transport pour le compte de l'expéditeur. Mais quand l'expéditeur préfère mettre entre les mains d'un professionnel du transport le soin d'organiser le transport de la marchandise, il fait généralement appel à un commissionnaire. L'expéditeur devient alors le

¹²⁷ Articles L132-8 et L132-9 du Code de commerce.

¹²⁸ Article 3.1 du CT Général.

¹²⁹ Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 11 décembre 2007 (n°06-18192) : « *Attendu qu'en statuant ainsi alors que la CMR est inapplicable à la commission de transport, la cour d'appel a violé par défaut d'application l'article L132-1 du Code de commerce et par fausse application l'article 11-2 de la CMR.* »

¹³⁰ Article 3 de la CMR et article 27 des RU-CIM.

donneur d'ordre de ce commissionnaire, qui va lui-même effectuer une prestation d'organisation du transport pour le compte de l'expéditeur. Le commissionnaire quant à lui devient alors donneur d'ordre du transporteur exécutant puisqu'il est dorénavant le lien direct avec ce dernier, lui fournissant les instructions et informations nécessaires. Dans ce schéma où l'expéditeur n'est pas en lien direct avec le transporteur exécutant, on considère qu'il est un peu vulgairement le « donneur d'ordre du donneur d'ordre »¹³¹, c'est-à-dire le donneur d'ordre du commissionnaire, lui-même donneur d'ordre du transporteur exécutant. Pour aller plus loin le transporteur peut faire appel à un transporteur sous-traitant¹³² (et donc exécutant). La logique reste intacte et le transporteur, appelé transporteur principal, faisant appel à un sous-traitant devient donneur d'ordre de ce dernier. Certaines situations revêtent les caractéristiques d'une sous-traitance « en cascade », c'est-à-dire que le transporteur sous-traitant est susceptible de demander à un autre transporteur d'effectuer le transport.

Dans cette logique, une multitude de parties sont susceptibles de devenir donneurs d'ordres et donc débiteurs de l'obligation d'information sur la marchandise. La seule certitude que l'on peut donner est que le départ de l'information se fait auprès du propriétaire expéditeur et se doit de remonter jusqu'au transporteur exécutant. Ainsi, plusieurs parties d'un même contrat peuvent être débitrices de l'obligation d'information sur la marchandise vis-à-vis d'une autre partie. C'est ce qu'on pourrait appeler le transfert de l'obligation d'information, grandement facilité par la présence d'une lettre de voiture contenant en théorie toutes les informations nécessaires, dont celles portant sur la marchandise. Dans ce sens un arrêt de la Cour d'appel de Douai du 11 avril 2013, sur une affaire de transport fluvial international de marchandises, souligne l'existence de ce transfert d'obligation d'information sur la marchandise entre les parties¹³³.

¹³¹ M. Cyril Bloch, Professeur et Directeur du Pôle Transports de la Faculté d'Aix-Marseille.

¹³² Définition à l'article 3.4 du CT Sous-traitance : « *Par sous-traitant, on entend le transporteur public qui s'engage à réaliser, pour le compte d'un opérateur de transport, tout ou partie d'une opération de transport qu'il accomplit sous sa responsabilité* ».

¹³³ Cour d'appel de Douai, 2^{ème} chambre, arrêt du 11 avril 2013 (n°12/00850) : « *Dans le cadre d'un contrat conclu entre un transporteur et un transporteur substitué, les obligations de l'expéditeur résultant de la CMNI s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué* ».

Section 2. Régime spécial du commissionnaire vis-à-vis de l'obligation d'information sur la marchandise

La notion de commissionnaire étant absente des Conventions internationales de transports ferroviaires et routiers de marchandises, c'est donc par le biais des dispositions internes qu'il faut étudier l'obligation renforcée de l'information sur la marchandise qui pèse sur lui.

Du point de vue du droit interne, le commissionnaire est clairement identifiable¹³⁴. Les juges ont d'ailleurs eu l'occasion de préciser cette définition comme avec l'arrêt du 19 janvier 1999 rendu par la Cour de Cassation¹³⁵, établissant que le commissionnaire doit avoir une liberté de choix et des moyens du transport pour être considéré en tant que tel. Son encadrement interne est assez conséquent, entre les dispositions du Code de commerce et le Contrat type Commission de transport prévu justement à cet effet.

Dans le même sens, et pour le différencier d'un transporteur principal amené à sous-traiter la prestation de transport, Mme Isabelle Bon-Garcin¹³⁶ précise que la qualification du commissionnaire doit être appréciée relativement à la volonté des parties au moment de la conclusion du contrat.¹³⁷ Ainsi si un transporteur sous-traite mais qu'il a conclu le contrat de transport avec l'expéditeur en tant que transporteur, il aura la qualité de transporteur et non de commissionnaire. La qualification contractuelle du commissionnaire dépend donc essentiellement de la volonté des parties telle qu'elle était au moment où elles ont signé le contrat.

Le commissionnaire agit en son nom et pour le compte de l'expéditeur, de la même manière que pour un mandat par lequel une personne confie à quelqu'un de faire quelque chose en son nom. D'une certaine manière il prend (juridiquement) la place de l'expéditeur et en assume les responsabilités¹³⁸. Parfois le commettant (ici l'expéditeur) donne des

¹³⁴ Article R1411-1 du Code des transports, ou plus précisément pour le transport routier l'article 2-2 du CT Commission de transport.

¹³⁵ Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 19 janvier 1999 (n°96-18495).

¹³⁶ Professeur à l'Université Lyon 2 et Directrice du Master 2 Droit des transports et de la logistique.

¹³⁷ *Uniform Law Review*, Volume 21, Issue 4, 1^{er} décembre 2016.

¹³⁸ Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 14 janvier 2004 (n°01-13.587) : « *Mais attendu que la société ATC, poursuivant la confirmation du jugement, a soutenu que la société Navitainer agissant en tant que commissionnaire de transport substitué de la société SCAC lui avait confié en son*

instructions au commissionnaire, mais à défaut de telles instructions il est tout de même censé avoir la qualification professionnelle¹³⁹ pour mener à bien sa mission. Dans le même sens il est donc tenu de transmettre l'information sur la marchandise au transporteur.

La première obligation étudiée, définie par le Contrat type Commission de transport et propre au commissionnaire est de vérifier les documents que lui fournit le donneur d'ordre¹⁴⁰. Il lui appartient donc de contrôler si l'ensemble des informations sur la marchandise sont en adéquation avec la législation et la réglementation en vigueur. Dans le cas inverse le commissionnaire peut refuser d'exécuter les demandes de l'expéditeur¹⁴¹. Il a en plus l'obligation de « *répercuter aux commissionnaires intermédiaires ou à ses substitués toutes les informations, demandes et instructions du donneur d'ordre, de les informer des particularités de la marchandise ou de l'opération et les met en mesure d'exécuter le contrat conformément à la mission qui lui a été confiée par son donneur d'ordre* »¹⁴². Il s'agit du transfert de l'obligation d'information que nous évoquions auparavant, avec ici une spécificité : le commissionnaire doit veiller à ce que « *les commissionnaires intermédiaires ou les substitués font suivre le document de transport et les documents annexes tout au long du transport et cela jusqu'à la livraison finale de l'envoi* »¹⁴³. Il devient donc en réalité responsable du transfert de l'information sur la marchandise entre les différents acteurs et ce sur l'ensemble du transport¹⁴⁴.

Le deuxième point qui fait d'un commissionnaire de transport un cas à part dans le transport de marchandises relève de son régime de responsabilité. En effet le commissionnaire de transport est présumé responsable de l'organisation bien sûr, mais aussi « *des dommages résultant du transport, [...] des prestations accessoires et des instructions spécifiques* »¹⁴⁵. Il doit donc être d'une extrême vigilance durant la totalité du transport. Il doit rester attentif à

nom propre le transport des conteneurs et qu'à ce titre elle était responsable du sinistre causé par le mauvais calage de la marchandise dans les conteneurs»

¹³⁹ Article R1422-1 et suivants du Code des transports.

¹⁴⁰ Article 3.2 du CT Commission de transport.

¹⁴¹ Article 5.4.2 du CT Commission de transport.

¹⁴² Article 5.2.3 du CT Commission de transport.

¹⁴³ Article 5.2.4 du CT Commission de transport.

¹⁴⁴ Cour d'appel Fort-de-France, chambre civile, arrêt du 5 juillet 2016 (n°13/00722) : « *En tant que garante du transport de la chose en bon état et de bout en bout, [...] elle ne peut prétendre que son omission de transmettre à X les dimensions du chargement n'aurait aucun lien avec le sinistre alors que le dommage est précisément dû à une mauvaise appréciation de la hauteur de la marchandise une fois chargée sur le conteneur.* » Source : « 104 – Obligation d'information et de transmission des instructions du client » *Lamyline*, décembre 2017

¹⁴⁵ Article 13 du CT Commission de transport.

ce que chaque acteur de ce transport ait eu connaissance des informations relatives à la marchandise. Autrement il pourrait être responsable (à défaut de prouver le contraire) d'un incident ayant pour cause l'absence ou la mauvaise transmission d'une information portant sur la marchandise. Les articles L132-4 et suivants du Code de commerce accentuent cette responsabilité personnelle vis-à-vis du transport de marchandise¹⁴⁶. Dans ce sens il vérifiera l'ensemble des documents ayant un lien direct avec l'organisation du transport¹⁴⁷.

Les spécificités du commissionnaire de transport ne s'arrêtent pas là mais elles s'approchent de celles des autres parties au transport. En effet l'ensemble des parties au transport de marchandises sont tenues par une réelle réciprocité d'échange d'information, susceptible d'engager la responsabilité de celle qui passerait outre.

Section 3. Réciprocité dans l'échange d'informations sur la marchandise

Le risque qui pèse sur un transport, qu'il soit contractuel, qu'il touche à la sécurité générale ou à l'intérêt commun, pourrait justifier une certaine nécessité de réciprocité et d'échange de l'information sur la marchandise. Rappelons à cet égard que les transporteurs sont susceptibles d'être solidairement responsables en cas de manquement à l'obligation d'information sur la marchandise.

Il serait pertinent de penser et de dire que chaque partie à un contrat de transport est professionnelle dans son domaine. Dans ce sens chaque partie pourrait être amenée à faire part d'observations et de conseils par rapport à la marchandise qui va être acheminée. Le devoir de conseil est un moyen pour le professionnel d'indiquer ou de porter l'attention sur un point qui lui semble nécessaire. On le distingue de l'obligation d'information dans le sens où il est effectué dans le simple but « *d'orienter le choix* »¹⁴⁸. Ainsi le commissionnaire est particulièrement ciblé de ce devoir de conseil¹⁴⁹ qu'il a à l'égard de son commettant : en général le propriétaire expéditeur. A l'inverse, le

¹⁴⁶ Exemple : article L132-5 du Code de commerce : « *Il est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure* ».

¹⁴⁷ BTL n°3595, 2 mai 2016 P.6

¹⁴⁸ BLT n°3030 du 12 avril 2004 – 10 questions sur le devoir de conseil ; *Lamyline*

¹⁴⁹ Article 5.5 du CT Commission de transport.

commissionnaire n'est pas tenu d'un devoir de conseil vis-à-vis du transporteur¹⁵⁰.

Le transporteur est aussi susceptible de pouvoir conseiller son donneur d'ordre sur certains points liés à l'acheminement de la marchandise en vue des informations que son donneur d'ordre lui a préalablement communiquées.

La complexité du devoir de conseil réside en réalité sur le contenu de ce conseil. En effet les parties ne peuvent échapper à ce devoir qui doit cependant se limiter au champ de compétences du professionnel concerné. Ainsi un commissionnaire, professionnel dans la gestion et dans l'organisation du transport, pourra voir sa responsabilité engagée dans le cas où il n'aurait pas souscrit (ou fait souscrire à l'expéditeur) une déclaration de valeur alors qu'il était au courant d'une différence significative entre la valeur de la marchandise et les limitations d'indemnisation en cas de sinistre¹⁵¹. A l'inverse le transporteur ne saurait être impacté par ce devoir de conseil portant sur un tel élément qu'est la valeur de la marchandise¹⁵². En effet, le transporteur est un professionnel mais pas au même titre qu'un commissionnaire. Attention cependant à la nature professionnelle ou non du donneur d'ordre du transporteur. Si le donneur d'ordre n'est pas un professionnel et qu'il s'adresse directement au transporteur, ce dernier pourrait être tenu de respecter un devoir de conseil¹⁵³. Au pire il pourrait lui être reproché d'avoir répondu favorablement à des demandes portant sur le choix du véhicule inadapté avec le type de marchandises transportées, mais ce genre de décisions reste relativement rare.

¹⁵⁰ Cour d'appel de Douai, chambre 2, arrêt du 8 décembre 2016 (n°15/01429) : « Par ailleurs, le commissionnaire n'est débiteur d'une obligation de conseil qu'à l'égard de son commettant ; il n'est pas tenu d'un tel devoir à l'égard du transporteur, professionnel comme lui, mais seulement d'une obligation de transmettre à ce dernier les informations nécessaires à la bonne exécution du transport ».

¹⁵¹ Cour d'appel de Toulouse, 2^{ème} chambre, arrêt du 13 mai 2015 (n°13/03380) : « Compte tenu de la différence particulièrement importante entre la valeur de l'objet devant être transporté et le montant de l'indemnisation dans l'hypothèse d'un sinistre, allant de 1 à 25, en ne souscrivant pas une déclaration de valeur, la SARL Toll Global Forwarding, en sa qualité de commissionnaire de transport, a manqué à son devoir de soin qu'il devait apporter au transport qui lui était confié ».

¹⁵² Cour d'appel de Grenoble, arrêt du 13 mars 2014 (n°11/04002) : « Le voiturier n'a ni obligation d'information, ni devoir de conseil sur les suites d'une absence de déclaration de valeur pour un envoi soumis au contrat type censé connu de tous ».

¹⁵³ Commentaire de la Cour d'appel de Paris, 5^{ème} chambre, arrêt du 18 février 1998 (Maternaud contre Société Virolle) : « Le donneur d'ordre étant profane, il appartenait au transporteur de préconiser le moyen le plus adapté aux conditions météo. Autrement dit, elle lui impute - et c'est relativement rare - un devoir de conseil, alors que, normalement, il appartient à l'expéditeur, connaissant mieux que quiconque la nature de ses produits, de renseigner le voiturier (et choisir le véhicule) ». Issu du BLT n°2754 du 25 mai 1998.

En réalité seuls les Contrats types prévoient un devoir de conseil à l'égard du transporteur et ce dernier porte sur le chargement, le calage et l'arrimage de la marchandise quand ils sont exécutés par l'expéditeur¹⁵⁴.

On peut remarquer ici un nouvel écart entre le commissionnaire et le transporteur vis-à-vis de l'expéditeur. Ainsi le devoir de conseil après obtention des informations sur la marchandise sera bien plus étendu pour un commissionnaire que pour un transporteur. Néanmoins chaque partie est susceptible d'avoir à respecter son devoir de conseil suivant l'interlocuteur qui se trouve en face. C'est par le biais de l'information donnée en amont sur la marchandise, que ce devoir de conseil va pouvoir être respecté convenablement.

Chapitre 3. Caractérisation matérielle et juridique de l'obligation d'information sur la marchandise

Pour caractériser au mieux l'obligation d'information sur la marchandise il faut séparer sa forme matérielle (1) de sa forme juridique (2).

Section 1. Forme matérielle de l'obligation d'information sur la marchandise

Précédemment nous évoquions le document le plus à même de contenir l'information sur la marchandise : la lettre de voiture. Notons ici qu'en droit ferroviaire international, il est nécessaire d'avoir une lettre de voiture pour chaque wagon¹⁵⁵. C'est ce document qui va passer entre les mains de l'expéditeur, du commissionnaire, des transporteurs, des douanes ou des autres autorités publiques. Elle est souvent accompagnée d'un manifeste (de chargement pour le transporteur ou en vue d'un transit, ou de douanes pour l'autorité douanière) qui reprend les mêmes informations mais qui est établi avant le chargement de la marchandise ou avant son déchargement pour les douanes¹⁵⁶.

¹⁵⁴ Article 7.2.1 du CT Général.

¹⁵⁵ Article 6-6 des RU-CIM.

¹⁵⁶ Source : Site internet de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe.

La lettre de voiture est donc la forme matérielle par excellence sur laquelle les informations sur la marchandise sont inscrites. Cependant on peut trouver une multitude d'autres documents qui pourront servir, en cas de contrôle par les autorités compétentes ou de vérification par les transporteurs, à savoir si les informations données correspondent à la réalité.

Cette liste non exhaustive regroupe par exemple les factures entre le vendeur et l'acheteur qui peuvent comporter différentes informations portant sur la marchandise, objet du contrat de vente. C'est aussi le cas des déclarations en douanes (ou encore déclarations d'exportations) qui sont censées notamment donner une description des marchandises traversant la frontière dont leurs poids, leurs nombres et leurs valeurs. Il peut aussi s'agir d'une déclaration d'expédition, sur laquelle on retrouve la VGM comme précédemment étudiée. Enfin il est possible d'avoir des listes de colisages qui identifient chaque colis avec précision : poids, nombre, marques, etc.

On retrouve en ce qui concerne les MD plusieurs documents nécessaires en plus sur lesquels sont censées se trouver les informations nécessaires au bon déroulement de l'acheminement de la MD. C'est le cas par exemple de la fiche de sécurité sur laquelle l'expéditeur établit la nature exacte des dangers relatifs à la marchandise transportée. En matière de transport ferroviaire, la SNCF demande par exemple pour certains types de MD, un certificat d'emportage pour les grands conteneurs précédant un parcours maritime, ou encore un bordereau de suivi de déchets dangereux (ou de déchets amiantés) lorsque cela est nécessaire¹⁵⁷.

Il faut noter que si la rédaction de tous ces documents peut paraître longue et complexe, les avancées technologiques permettent aujourd'hui d'en dématérialiser la plupart. Ainsi en plus d'un gain d'argent, les parties au transport obtiennent un gain de temps. C'est le cas pour la lettre de voiture électronique interne depuis l'arrêté du 9 novembre 1999 ou depuis 2011 pour la lettre de voiture CMR¹⁵⁸. Pour le transport ferroviaire, l'article 6-9 des RU-CIM permet de l'établir aussi sous forme électronique¹⁵⁹.

A ces documents, on peut ajouter une situation matérielle moins conventionnelle. On parle ici de l'information donnée sans support matériel

¹⁵⁷ Source : « Guide pratique pour le transport des marchandises dangereuses » ; *Référentiel Fret interne à la SNCF*, 2018.

¹⁵⁸ Protocole E-CMR entré en vigueur le 5 juin 2011

¹⁵⁹ Portail Fret-SNCF pour créer une lettre de voiture électronique : <https://www.servicefret.sncf.com/applications/png/login.php5>

tel que prévu par les sources législatives ou réglementaires. Il s'agit d'une information donnée par voie orale, par courrier ou encore par mail. C'est par exemple le cas d'un transporteur qui demande à son donneur d'ordre, le commissionnaire, de lui confirmer que la marchandise qu'il va transporter n'est pas corrosive. Attention cependant puisqu'en cas de contentieux certains moyens de preuves sont susceptibles d'être refusés devant le juge.

Autrement, l'ensemble de tous ces documents est généralement regroupé dans une liasse documentaire qui accompagne l'acheminement de la marchandise. C'est donc par le biais de ces documents qu'on est susceptible de pouvoir découvrir un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise. Soit le donneur d'ordre omet d'inscrire une information sur la marchandise, soit il inscrit une information erronée. La question qui peut se poser ensuite est de savoir si cela a été fait (ou n'a pas été fait) délibérément ou non.

Section 2. Nature juridique de l'obligation d'information sur la marchandise

L'obligation principale du donneur d'ordre consiste à payer le fret auprès de l'exécutant. Il est aussi tenu d'autres obligations accessoires telles que le chargement, le déchargement (selon les situations), la préparation de la marchandise (emballage, étiquetage...) ou bien encore de l'obligation accessoire traitée dans notre étude : l'obligation d'information sur la marchandise. En effet même si le donneur d'ordre ne respecte pas cette obligation d'information sur la marchandise, l'acheminement de cette dernière est tout de même susceptible de se dérouler sans accroc. Contractuellement donc, le contrat de transport de marchandises ne dépend pas *a priori* de cette obligation accessoire pour exister.

Si cette obligation d'information sur la marchandise est par nature contractuelle, puisque découlant d'un contrat de transport de marchandises, on ne peut écarter le fait qu'elle revêt un intérêt général particulier¹⁶⁰. Du point de vue international les Conventions internationales de transports de marchandises s'imposent aux parties entrant dans leur champ d'application, ainsi cette obligation contractuelle revêt de ce fait un caractère d'ordre public.

¹⁶⁰ Notamment de sécurité publique.

En droit interne, l'ensemble des sources juridiques¹⁶¹ prévoient cette obligation d'information sur la marchandise. Et même si certaines sources sont plus précises à son égard¹⁶², il n'empêche que l'obligation d'information sur la marchandise est aussi d'ordre public. Que ce soit donc en interne ou à l'international l'obligation d'information sur la marchandise est imposée par les sources juridiques. On pourrait donc la qualifier d'obligation contractuelle d'ordre public puisqu'elle découle d'un contrat mais devient, en vue des intérêts qui l'accompagnent, d'ordre public pour chaque transport de marchandises.

Dans le même sens il n'est pas sans intérêt de préciser que la jurisprudence a souvent mis en avant le fait que les parties sont tenues l'une envers l'autre d'une certaine obligation dite de sécurité¹⁶³. Or dans certaines situations et au regard de certaines marchandises, le fait de manquer à son obligation d'information sur la marchandise peut être constitutif d'un risque pour la sécurité du transporteur.

L'obligation d'information sur la marchandise peut aussi être renforcée dans le sens où elle revêt un intérêt parfois extrêmement important et c'est le cas pour les MD. Ainsi le RID et l'ARD sont venus définir, avec bien plus de précisions que pour le transport d'autres marchandises, cette obligation d'information.

Enfin il est complexe de qualifier cette obligation de moyen ou de résultat. En effet cette dernière pourrait être considérée comme une obligation de résultat dans le sens où l'ensemble des sources juridiques internes et internationales de transport de marchandises prévoient unanimement à cet égard que le manquement engage automatiquement la responsabilité contractuelle du débiteur de l'obligation fautif¹⁶⁴. Cependant si cette obligation était une obligation de résultat qu'on pourrait définir comme « *une obligation pour le débiteur de parvenir à un résultat déterminé, de telle sorte que sa responsabilité est engagée par la seule preuve que le résultat n'est pas atteint* »¹⁶⁵, alors cela voudrait-il dire que la simple survenance d'un sinistre serait de nature à engager la responsabilité du débiteur de l'obligation ? Assurément non puisque cela rendrait *de facto* la présomption de

¹⁶¹ Exemple à l'article L132-9 du Code de Commerce.

¹⁶² Exemple à l'article 3 du CT Général.

¹⁶³ Reconnue en premier lieu pour le contrat de transport de passagers elle s'est progressivement portée à d'autres contrats.

¹⁶⁴ Exemple à l'article 8-1 des RU-CIM.

¹⁶⁵ Définition de l'obligation de résultat par « Le Portail du Droit » <https://www.droit.fr>

responsabilité pesant sur le transporteur, en cas de perte ou d'avarie, superflue. De plus les sources juridiques étudiées font mention à chaque fois de l'existence d'un dommage (ou de frais) pour engager la responsabilité du débiteur de l'information¹⁶⁶. Ainsi, et au vu des risques inhérents au transport de marchandises, on préférera parler ici d'obligation renforcée pour qualifier l'obligation d'information sur la marchandise, puisque l'inexécution de cette dernière engage la responsabilité du débiteur mais seulement en cas de dommages, frais et conséquences néfastes pour le transporteur.

Pour définir cette obligation d'information sur la marchandise on pourrait donc dire qu'elle est contractuelle, d'ordre public, accessoire et (selon les cas) renforcée.

Après avoir étudié l'obligation d'information sur la marchandise, il est nécessaire pour répondre à notre problématique d'approfondir les manquements à cette obligation et de mesurer les conséquences qui accompagnent un tel manquement.

¹⁶⁶ Sauf pour les CT qui parlent de « conséquences » pouvant renvoyer aux mêmes notions de dommages et de frais. Article 3.5 du CT Général.

Partie 2. Conséquences du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise

Le transporteur est de par sa nature l'une des premières victimes d'un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise. Dans ce sens on lui reconnaît certains outils juridiques et matériels qui lui permettent de préserver au mieux sa responsabilité et ses intérêts (Titre 1). En parallèle il est indispensable d'étudier les conséquences en termes de responsabilité pour le(s) auteur(s) d'un tel manquement à l'obligation d'information sur la marchandise (Titre 2).

Titre 1. Outils juridiques et matériels au bénéfice du transporteur pour préserver la responsabilité et les intérêts de ce dernier

Au travers des outils juridiques et matériels que l'on trouve au bénéfice du transporteur, il conviendra d'analyser les conséquences directes qui découlent de la découverte du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise (Chapitre 1), avant d'étudier le comportement du transporteur et les enjeux liés à ce comportement (Chapitre 2). Enfin nous aborderons les aspects procéduraux et juridictionnels relatifs au manquement de cette obligation (Chapitre 3).

Chapitre 1. Conséquences directes dues à la découverte du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise

Comme vu précédemment, le transporteur est susceptible de découvrir par lui-même lorsqu'il reçoit la marchandise par le biais direct de l'expéditeur ou du donneur d'ordre, que cette marchandise ne correspond pas à la description qui en est faite sur les divers documents censés accompagner le transport ou qui lui ont été transmis préalablement. Cette découverte peut entraîner la résiliation du contrat (1) et octroie au transporteur un droit d'abandon de la marchandise (2).

Section 1. Résiliation ou nullité du contrat par le transporteur

Rappelons que les Conventions internationales de transport de marchandises prévoient que le transporteur peut vérifier la marchandise¹⁶⁷ (ou doit la vérifier selon la CMR¹⁶⁸) au moment de sa prise en charge. Cependant les Conventions internationales ne prévoient pas expressément la possibilité pour le transporteur de pouvoir résilier le contrat au moment de ces vérifications. Aussi faut-il se tourner vers le droit interne pour étudier la possibilité de résilier le contrat de transport en cas d'un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise découvert alors par le transporteur au moment de la mise à disposition.

Les Contrats types sont les seuls à apporter un semblant de réponse, se bornant tout d'abord à dire « *que le donneur d'ordre supporte vis-à-vis du transporteur les conséquences d'une déclaration fautive ou incomplète sur les caractéristiques de l'envoi* »¹⁶⁹, ils précisent toutefois que « *l'annulation du transport par l'une ou l'autre des parties annoncée moins de 24 heures avant le jour convenu ou l'heure convenue de la mise à disposition du véhicule au chargement ouvre droit, en cas de préjudice prouvé, à une indemnité qui ne peut excéder le prix du transport convenu* »¹⁷⁰. Mais le plus important réside à l'article 26.5 du Contrat type Général qui prévoit qu'« *en cas de manquement grave de l'une des parties à ses obligations, l'autre partie peut mettre fin au contrat de transport, qu'il soit à durée déterminée ou indéterminée, sans préavis ni indemnité, par l'envoi d'une lettre recommandée avec avis de réception* ». Pour mieux comprendre cet article il faut se tourner vers le droit commun des contrats.

La résiliation d'un contrat obéit à certaines règles d'ordre public, ces dernières tendent principalement à éviter une rupture brutale de la relation commerciale¹⁷¹. Afin d'éviter cette situation un délai de préavis est donc exigé avant toute résiliation contractuelle. C'est le cas donc pour un transporteur qui souhaiterait rompre la relation contractuelle qui le lie à un expéditeur. Dans le cas inverse il pourrait engager sa responsabilité et réparer un préjudice causé par cette rupture.

¹⁶⁷ Article 11-1 des RU-CIM.

¹⁶⁸ Article 8-1 de la CMR.

¹⁶⁹ Article 3.5 du CT Général.

¹⁷⁰ Article 15 du CT Général.

¹⁷¹ Définie en droit interne à l'article L442-6.I.5° du Code de commerce.

Les seuls moyens susceptibles pour l'une des parties de résilier le contrat sans respecter de préavis seraient une situation de force majeure¹⁷² ou l'inexécution d'une obligation. Cette obligation devant revêtir « *un degré de gravité suffisant et caractériser un manquement grave aux obligations contractuelles justifiant la rupture des relations commerciales sans préavis* »¹⁷³ et renvoyant à l'arrêt rendu par la Cour de Cassation du 9 juillet 2013¹⁷⁴.

On peut se demander si l'obligation d'information sur la marchandise peut revêtir les caractéristiques d'un manquement grave et comment mesurer le degré de gravité de ce manquement. Ici on peut considérer que d'un point de vue de droit commun, si le transporteur découvre que la marchandise qu'il devait acheminer est d'une autre nature mais ne présente pas de risque particulier sur l'ensemble du transport, alors le manquement ne devrait pas constituer un degré de gravité suffisant susceptible de justifier la résiliation du contrat de transport. Prenons l'exemple d'un transport de bananes. Lors de la mise à disposition de la marchandise par l'expéditeur au transporteur, ce dernier découvre qu'il s'agit d'oranges. Il est difficile dans pareil cas d'imaginer que le juge verra dans ce manquement à l'obligation d'information sur la marchandise une réelle gravité permettant de justifier la résiliation du contrat sans préavis. Le transporteur devra cependant prendre certaines mesures, que nous verrons plus tard, afin de protéger sa responsabilité contractuelle.

Mais dans d'autres cas cette résiliation sans préavis pourrait être justifiée. C'est évidemment le cas pour un transporteur découvrant des MD parmi les marchandises qu'il s'apprête à transporter et qui ne lui ont pas été communiquées au préalable. Mais sans penser à un cas aussi extrême, la seule différence de poids entre ce qui a été communiqué et ce qui constitue réellement le chargement peut représenter un risque pour le transport. Ainsi le transporteur est susceptible, dans un intérêt de sûreté du transport, de résilier le contrat de transport. Libre aux parties cependant de s'entendre sur le fait de ne pas charger la marchandise non prévue (si cela est possible¹⁷⁵) dans le contrat, et de recoller ainsi aux écrits des documents de transport.

¹⁷² Article 1218 du Code Civil.

¹⁷³ Source : Maître Catherine d'Estais ; « Rupture brutale des relations commerciales établies » ; *Village de la justice* 12 novembre 2014.

¹⁷⁴ Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 9 juillet 2013 (n°12-21001) : « *Attendu qu'en se déterminant ainsi, sans caractériser un manquement grave de la société Hestia à ses obligations contractuelles justifiant la rupture par la BPE de leurs relations commerciales sans préavis, la cour d'appel a privé sa décision de base légale* ».

¹⁷⁵ Si une marchandise indivisible (ex : un véhicule) pèse plus que prévu alors il sera impossible de retirer l'excédent de poids.

Le juge peut aussi voir, dans ce manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, un vice de consentement. En effet le transporteur découvre au moment de la prise en charge un élément pourtant essentiel dans son consentement au moment de la conclusion du contrat. Le juge peut dans ce cas rendre nul le contrat, comme le souligne l'arrêt du 10 décembre 1991 en matière de transport ferroviaire de marchandises¹⁷⁶. Cette nullité du contrat a pour conséquence, en cas de perte ou d'avarie, d'exonérer totalement le transporteur puisqu'étant considéré comme n'ayant jamais été partie au contrat. Cependant cette nullité prononcée reste à l'entière appréciation des juges¹⁷⁷. On peut considérer dans notre arrêt que ce manquement qui concernait l'information sur des marchandises dangereuses a favorisé l'appréciation des juges dans le sens de la nullité du contrat.

Si cette résiliation contractuelle est susceptible d'avoir lieu avant que le transporteur ait débuté l'acheminement de la marchandise, ou même après (et dans ce cas on parlera d'avantage de nullité prononcée par le juge), le transporteur peut tout autant découvrir le manquement à l'obligation d'information sur la marchandise lors de son acheminement. Il dispose dans ce cas d'un certain droit à l'abandon que lui procurent les sources juridiques relatives au transport de marchandises.

Section 2. Le droit à l'abandon de la marchandise

En ce qui concerne la découverte du manquement à l'obligation comme étudiée ci-dessus, le transporteur peut faire cette découverte non pas lors de la vérification préalable au transport, mais bel et bien lors de l'acheminement de la marchandise. C'est-à-dire que la marchandise est déjà chargée sur le moyen de transport lorsque le transporteur découvre que cette dernière n'est pas conforme aux écrits qu'on lui a remis. Cette découverte peut être tout à fait aléatoire, c'est-à-dire que le transporteur peut s'apercevoir d'une

¹⁷⁶ Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 10 décembre 1991 (n°90-16615) : « *Mais attendu qu'ayant relevé que la lettre d'expédition, qui ne contenait aucune référence à des matières dangereuses, n'avait pas permis à la SNCF d'appliquer la réglementation et la tarification particulières au transport de tels produits, ni de prendre les mesures appropriées pour assurer la sécurité, tant de l'envoi que des personnes et des installations, l'arrêt, qui fait ainsi ressortir que la SNCF avait été trompée sur un élément essentiel du contrat, a pu décider, sans avoir à faire d'autre recherche, que la SNCF n'avait pas donné valablement son consentement au contrat de transport tel qu'elle l'avait conclu avec la société SFTC ; que le moyen n'est pas fondé* ». Le Lamy transport, Tome 3 – Nullité du contrat de transport.

¹⁷⁷ Le Lamy transport, Tome 3 – Nullité du contrat de transport.

irrégularité lorsqu'il freine ou encore d'un simple « coup d'œil » lors du transport, voire même lors d'un contrôle effectué par les autorités compétentes.

La situation est plus complexe puisque la prestation de transport qu'il s'est engagé à faire d'un point à un autre est d'ores et déjà commencée. Elle peut être particulièrement fréquente lors d'un transport ferroviaire international de marchandises, les RU-CIM ne prévoyant qu'un droit de vérification de la marchandise au moment de sa prise en charge.

Les Conventions internationales de transport de marchandises ont prévu à cet effet que le transporteur est en droit de décharger la marchandise, de la détruire ou de la rendre inoffensive. Cependant, et ici aussi on retrouve une limite à savoir que les Conventions internationales ne prévoient ce droit qu'aux marchandises dangereuses.¹⁷⁸ Les Conventions internationales précisent que le transporteur ne supportera à cet effet aucune indemnité. Les RU-CIM précisant quant à elles que cela n'est pas un droit si le transporteur « *a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de la prise en charge* ». Quid de la découverte d'un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise lors de son transport si cette dernière n'est pas dangereuse du point de vue de la sûreté publique mais qu'elle représente un risque particulier pour les autres marchandises ? Les sources internes du droit des transports n'apportent pas plus de précisions à cet effet, les Contrats types ne mentionnant pas ce droit.

On pourrait toutefois approcher cette situation au droit commun des contrats et plus particulièrement à l'article 1217 du Code Civil qui nous dit que : « *la partie envers laquelle l'engagement n'a pas été exécuté, ou l'a été imparfaitement, peut : Refuser d'exécuter ou suspendre l'exécution de sa propre obligation ; Poursuivre l'exécution forcée en nature de l'obligation ; Solliciter une réduction du prix ; Provoquer la résolution du contrat ; Demander réparation des conséquences de l'inexécution* ». Il s'agit donc ici d'une résolution du contrat faisant suite à une inexécution suffisamment grave¹⁷⁹, résolution ayant pour effet principal la fin du contrat et la restitution des marchandises à l'expéditeur. Dans ce sens, le donneur d'ordre répondant « *de tout manquement à son obligation d'information* »¹⁸⁰

¹⁷⁸ Article 9 des RU-CIM et article 22-2 de la CMR.

¹⁷⁹ Article 1224 du Code Civil.

¹⁸⁰ Article 3.5 du CT Général.

est donc censé supporter les frais de restitution ou de destruction de la marchandise.

Chapitre 2. Etude comportementale du transporteur face au manquement à l'obligation d'information sur la marchandise

Face à un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, le transporteur se doit d'adopter un comportement spécifique sous peine de commettre lui-même une négligence (1). Il aura alors l'opportunité d'émettre des réserves (2), avant d'appuyer son argumentation par le biais d'une expertise qui permettra ainsi de déterminer les véritables causes du préjudice (3).

Section 1. Le risque de négligence du transporteur

L'ensemble des sources juridiques internes et internationales s'accordent à dire que le transporteur est présumé responsable d'une avarie ou d'une perte de la marchandise¹⁸¹. Il doit donc, pour se libérer de cette responsabilité, établir que la perte ou l'avarie provient d'une cause d'exonération prévue. Parmi les sources juridiques étudiées, toutes parlent d'une faute de l'ayant droit en tant que cause d'exonération¹⁸². Cette faute pouvant prendre la forme d'une omission : celle de ne pas avoir communiqué au transporteur assez d'éléments portant sur les caractéristiques et les risques inhérents à la marchandise transportée. De manière générale les textes prévoient que le responsable du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise n'est autre que l'expéditeur/donneur d'ordre, exonérant ainsi en cas de manquement prouvé, le transporteur vis-à-vis de tous dommages d'ordre contractuel ou même extracontractuel.

Fait intéressant : les juges ont même été jusqu'à exonérer le transporteur suite à une « *carence de l'expéditeur* » pour ne pas avoir communiqué les caractéristiques de la marchandise au transporteur, non pas en se basant sur

¹⁸¹ Exemple à l'article 17-1 de la CMR.

¹⁸² Article 17-2 de la CMR, 23-2 des RU-CIM pour la perte, l'avarie ou le retard.

la faute de l'expéditeur mais en retenant l'existence d'une circonstance inévitable au sens de l'article 17-2 de la CMR¹⁸³. Chose assez surprenante quand on sait à quel point l'existence de cette dernière est difficile à prouver par rapport à la faute de l'expéditeur.

Attention cependant pour le transporteur à bien respecter certaines actions afin de ne pas se trouver dans une situation de négligence qui pourrait alors devenir un « frein » à son exonération.

On entend ici par négligence le fait pour un transporteur, découvrant le manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, de ne pas adopter un comportement spécifique dans le but de sécuriser le transport ou du moins de ne pas protéger sa responsabilité en vue d'un potentiel contentieux. Cette négligence peut désigner plusieurs situations, à commencer par l'absence de vérification, notamment par le biais de la CMR qui impose celle-ci en son article 8.1 Un transporteur qui ne vérifie pas les caractéristiques de la marchandise s'expose au minimum à un risque de nature contractuelle ou au pire à un risque de sécurité pour le transport et son environnement direct. De même qu'un transporteur, qui effectue la vérification à la hâte, pourrait être accusé de négligence en cas de contentieux. Enfin il peut même arriver qu'un transporteur ayant découvert le manquement à l'obligation d'information, et ce pour des intérêts d'ordre commercial, accepte tout de même d'acheminer la totalité de la marchandise même si cela représente un risque.

Le 26 octobre 1988, la Cour d'appel de Paris¹⁸⁴ refusait à ce titre à un transporteur de s'exonérer au motif qu'il n'aurait pas été au courant du caractère dangereux de la marchandise qu'il s'appropriait à acheminer, alors que la dangerosité de cette dernière était indiquée sur la déclaration d'expédition.

¹⁸³ Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 23 mai 1989 (n°87-17883) : « pour n'avoir pas été informée des caractéristiques du produit, et que la carence de l'expéditeur "n'avait pas permis" à cette entreprise de prévenir et de limiter les effets de l'instabilité de ce produit, l'arrêt, excluant toute faute de la part de cette dernière, a caractérisé l'existence de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait obvier ».

¹⁸⁴ Cour d'appel de Paris, 5^{ème} chambre, arrêt du 26 octobre 1988 (n°85/16218) : « Qu'ainsi informée, la Société Barth-France ne peut raisonnablement soutenir qu'elle ignorait être chargée d'un transport aussi dangereux et délicat, en ajoutant que la lettre de voiture internationale, dont elle soutient qu'il a été le seul document reçu par elle, "se contentait d'indiquer au transporteur que la marchandise était constituée de 30 palettes chandelles et de 6 caisses générateurs, dont le poids total était de 22.962 kg" ; que, par cette argumentation, la Société Barth-France manque quelque peu à la bonne foi ». Le Lamy transport, Tome 3 – Responsabilité contractuelle de l'expéditeur

Le comportement du transporteur au moment de la découverte du manquement à l'obligation est donc déterminant en ce qui concerne la protection de sa propre responsabilité. Il doit donc respecter certains agissements qui prouveront que le transporteur n'est pas en faute ici et qu'il s'agit bien de l'expéditeur/donneur d'ordre, à qui il incombe l'obligation d'information sur la marchandise, d'avoir manqué à son obligation. Le but est bel et bien ici de se protéger des dommages susceptibles de se produire, qu'ils soient de nature contractuelle voire extracontractuelle en mettant directement l'expéditeur/donneur d'ordre face à son manquement et par la même occasion face à ses responsabilités.

Section 2. Rôle et conséquences des réserves

Le Lamy Transport définit les réserves comme des « *observations écrites tendant à constater l'existence d'une anomalie sur la marchandise transportée. Elles peuvent être prises par le destinataire, par le premier transporteur ou un transporteur intermédiaire (réserves sur l'état de la marchandise ou sur son emballage). Les réserves sont en général portées sur le document de transport* ». Nous nous intéressons ici aux réserves émises par le transporteur, qu'il soit intermédiaire ou non, au moment de la vérification de la marchandise avant son acheminement. En l'absence de réserves, on présume que la marchandise était en conformité avec la lettre de voiture au moment de sa prise en charge par le transporteur¹⁸⁵. Ceci sous-entend donc que le transporteur ne pourrait s'exonérer de sa responsabilité contractuelle au cas où la marchandise livrée ne correspondait pas avec les documents de transport, le transporteur ayant reconnu la conformité lors de la prise en charge.

Les réserves sont *a priori* d'utilité contractuelle dans le sens où elles ont pour but premier de permettre au transporteur lors de la vérification des marchandises, de constater un manquement ou une non-conformité avec ce qui était prévu. Ce manquement pouvant porter tant sur l'emballage que sur les caractéristiques de la marchandise tels que leur nombre de colis, leur poids, leur valeur, etc. C'est donc par le biais de ces réserves que le transporteur est le plus à même de s'exonérer en cas de contentieux. Le fait d'avoir relevé la perte ou l'avarie au moment de la vérification et de les avoir

¹⁸⁵ Article 9-2 de la CMR, article 12-2 des RU-CIM,

inscrites sur la lettre de voiture prouve que ces anomalies étaient là avant qu'il ne soit en possession de la marchandise. Marchandise, rappelons-le, sur laquelle repose une présomption de responsabilité à l'égard du transporteur lorsqu'il la prend en charge. Le rôle probatoire de ces réserves tend aussi à s'appliquer pour les défauts apparents de la marchandise¹⁸⁶. C'est-à-dire qu'au moment de la vérification, le transporteur devrait pouvoir inscrire *via* les réserves que la marchandise n'est pas similaire à la description qui en est faite sur les documents de transport.

Les réserves sont un appui conséquent dans la preuve du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise qui repose sur l'expéditeur/donneur d'ordre. Cependant leur absence n'entraîne pas l'impossibilité pour le transporteur de s'exonérer sur le fondement des causes exonératoires classiques comme la faute de l'ayant droit¹⁸⁷. Ainsi en a jugé la Cour d'appel de Montpellier le 15 janvier 2002¹⁸⁸. L'exonération du transporteur est juste rendue plus difficile qu'en présence de réserves. De même que si un transporteur ne peut pas vérifier les marchandises pour diverses raisons¹⁸⁹, il serait difficile de lui reprocher l'absence de réserves de sa part. C'est particulièrement le cas quand l'expéditeur s'occupe du chargement de la marchandise ou quand le transporteur intermédiaire prend en charge une UTI scellée.

Section 3. L'apport de l'expertise dans la détermination de la cause du préjudice

Nous disions auparavant que l'ajout de réserves sur le document de transport par le transporteur rendait plus facile l'exonération du transporteur mais que l'absence de ces dernières n'entraînait pas pour autant la responsabilité automatique du transporteur quand l'expéditeur/donneur d'ordre a manqué à son obligation d'information sur la marchandise.

¹⁸⁶ Lamy transport, Tome 1 ; Chap 1 Prise en charge de la marchandise en CMR, Sect 1 Reconnaissance de l'envoi.

¹⁸⁷ BLT n°2928 du 18 février 2002.

¹⁸⁸ Cour d'appel de Montpellier, 2^{ème} chambre arrêt du 15 janvier 2002 (n°01/01078) ; MMA contre Société Transports Brel et associés : « *Toutefois, cette absence de réserves à l'enlèvement n'empêche nullement le transporteur de contester sa responsabilité et il doit être libéré s'il établit que les avaries étaient préexistantes au transport* ».

¹⁸⁹ Moyens insuffisants ou encore chargement effectué par l'expéditeur sans sa présence.

Même si l'exonération du transporteur semble plus difficile, elle n'est pas impossible et c'est principalement par le biais d'une expertise qu'on pourra établir que le manquement est la cause réelle et sérieuse d'un dommage contractuel voire même extracontractuel. Ainsi « *à l'usage des voituriers et des commissionnaires, elle permet à l'une des parties de requérir la nomination d'un ou plusieurs « sachants » chargés d'examiner les marchandises et d'établir un rapport. Loin d'être un procès, elle tend à l'éviter en réglant le différend rapidement et à moindre frais* »¹⁹⁰.

Le rôle des experts est ici doublement important puisque dans le cas où le transporteur a déjà émis des réserves au moment de la mise à disposition, l'expertise peut venir appuyer considérablement ces dires et constituer une nouvelle preuve du manquement en cas de contentieux contractuel ou extracontractuel. De même que dans la situation où aucune réserve n'a été émise, l'expertise peut devenir une véritable contestation à la lettre de voiture pourtant à valeur probatoire.

L'expertise revêt une caractéristique particulièrement technique permettant de mettre en avant des causes pouvant justifier le dommage, l'avarie ou la perte. Les experts, comme leur nom l'indique, sont ici *a priori* spécialisés dans un mode de transport mais peuvent être accompagnés de sapiteurs eux-mêmes experts de la marchandise transportée et ce afin de déterminer clairement la cause du préjudice.

Inutile de rappeler qu'en cas de sinistre, une expertise est quasi-systématiquement demandée par l'une ou l'autre des parties. Ainsi les experts et leurs accompagnants sont susceptibles de déterminer le manquement à l'obligation d'information comme cause principale du préjudice, avec toutes les conséquences que cela engendre pour son auteur.

L'article L133-4 du Code de commerce précise que « *le requérant est tenu, sous sa responsabilité, d'appeler à cette expertise, même par simple lettre recommandée ou par télégramme, toutes parties susceptibles d'être mises en cause, notamment l'expéditeur, le destinataire, le voiturier et le commissionnaire* ». Dans le cas inverse, si l'affaire était portée devant la justice, l'expertise ne serait pas contradictoire. C'est-à-dire qu'au moins une des parties concernées n'aurait pas assisté à l'expertise, empêchant ainsi au juge de pouvoir prendre une décision sur la seule base de cette expertise.

¹⁹⁰ Source : BTL, n°3496 du 17 mars 2014.

Toujours en rapport avec l'étude comportementale du transporteur, il est intéressant de noter que le manquement à l'obligation d'information sur la marchandise nécessite de connaître le régime procédural et juridictionnel qui encadre une action liée à ce manquement.

Chapitre 3. Régime procédural et juridictionnel relatif au manquement à l'obligation d'information sur la marchandise

La découverte du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise nécessite une réactivité plus ou moins conséquente au regard des délais de prescription (1). En effet elle entraîne parfois une action en responsabilité dont les compétences juridictionnelles et territoriales sont strictement établies (2).

Section 1. La prescription relative à l'action contre l'auteur du manquement

Pour déterminer la prescription applicable à une action contre le débiteur fautif de l'obligation d'information sur la marchandise, il faut déterminer tout d'abord quelle est la nature de ce qu'il a fait ou omis de faire. De toute évidence, dès lors que le débiteur de l'obligation étudiée manque à cette dernière, il commet une faute et est susceptible d'engager sa responsabilité contractuelle comme délictuelle suivant les situations.

En effet la CMR prévoit que « *les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans* »¹⁹¹. En France on a considéré que seule la faute inexcusable est équivalente au dol¹⁹². Ainsi s'il est prouvé que l'expéditeur/donneur d'ordre avait conscience de la probabilité du dommage, toute action contractuelle vis-à-vis de ce dernier serait prescrite dans un délai de trois ans. Il s'agit ici de

¹⁹¹ Article 32-1 de la CMR.

¹⁹² Article L133-8 du Code de commerce : « *Seule est équipollente au dol la faute inexcusable du voiturier ou du commissionnaire de transport. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. Toute clause contraire est réputée non écrite* ».

comprendre l'attitude de l'auteur du manquement, à savoir s'il a délibérément menti ou omis d'inscrire certains éléments relatifs à la marchandise. Dans pareil cas on considère à juste titre qu'il a commis une faute inexcusable. Ou alors qu'il a omis ou inscrit par erreur des renseignements mais sans se douter que ce manquement représentait un risque de dommage. Dans ce cas la faute inexcusable semble disproportionnée. Le point de départ, les interruptions et suspensions de la prescription se trouvent à l'article 32-2 et suivants de la CMR.

Les RU-CIM détaillent le même mécanisme, à savoir que *« l'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action [...] en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement »*¹⁹³. En réalité les RU-CIM prévoient ici exactement la même prescription, allongée à deux ans dans le cas d'un acte ou d'une omission ayant les mêmes caractéristiques que la faute inexcusable. Le point de départ, les interruptions et suspensions de la prescription se situent à l'article 48-2 et suivants des RU-CIM.

Quant à la prescription découlant des actions fondées sur le contrat de transport interne, l'article L133-6 du Code de commerce¹⁹⁴ précise que *« toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 1269 du Code de procédure civile, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude¹⁹⁵ ou d'infidélité »*. Le délai de prescription est donc ici d'un an.

A noter qu'en droit interne, les parties sont toujours libres d'insérer au contrat de transport une clause abrégative de prescription, cette dernière est détaillée à l'article 2254 du Code Civil : *« la durée de la prescription peut être abrégée ou allongée par accord des parties. Elle ne peut toutefois être réduite à moins d'un an ni étendue à plus de dix ans »*. Cependant une telle clause ne

¹⁹³ Article 48 des RU-CIM.

¹⁹⁵ Cour d'appel de Nîmes, 2^{ème} chambre commerciale, arrêt du 13 mai 2015 (n°14/00247) : *« Attendu qu'il en résulte que la confusion, ainsi entretenu entre l'affaire personnelle de Bruno X... et la SARL « Com et Dia » afin de tromper le cocontractant, a été maintenue pendant toute la durée de l'instance introduite contra la SARL « Com et Dia », attitude confirmant le comportement frauduleux de Bruno X..., fraude qui le prive du bénéfice de la prescription annale de l'article L133-6 du Code de commerce »*.

peut être ajoutée à un contrat de transport de marchandises régi par les Conventions internationales de transports puisque ces dernières, étant d'ordre public¹⁹⁶, ne permettent pas de déroger à leurs dispositions. De même que pour les transports internes, la prescription est de un an c'est-à-dire le minimum possible.

Section 2. Compétences juridictionnelles et territoriales pour l'action en responsabilité à l'encontre de l'auteur du manquement

Avant d'engager la responsabilité de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise afin d'obtenir réparation d'un préjudice subi, encore faut-il prouver plusieurs éléments à savoir : que le préjudice découle bien d'un fait imputable à l'auteur du manquement et que ce fait imputable constitue une faute ayant causé à l'égard du demandeur un dommage personnel¹⁹⁷. C'est souvent par le biais de l'expertise notamment que le demandeur va pouvoir découvrir les causes du dommage et ainsi établir que ce dernier découle principalement du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise.

En transport international de marchandises, les RU-CIM délimitent les juridictions devant lesquelles les actions à caractère contractuel peuvent être intentées. Il peut s'agir soit d'une juridiction choisie d'un commun accord par les parties, ou alors de « *la juridiction de l'Etat sur le territoire duquel : le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport, ou le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison* »¹⁹⁸. A propos de la CMR, celle-ci ne contient pas de disposition à cet égard. On tend alors à se rapprocher du régime interne de compétences juridictionnelles et territoriales.

Le droit interne respecte quant à lui l'adage « *actor sequitur forum rei* », c'est-à-dire « *le demandeur saisit le tribunal du défendeur* »¹⁹⁹. Ainsi le demandeur, peu importe sa nature, doit saisir le tribunal du lieu de résidence du défendeur

¹⁹⁶ Article 41 de la CMR et article 5 des RU-CIM : « *est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes* ».

¹⁹⁷ Source : <https://www.service-public.fr>

¹⁹⁸ Article 46 des RU-CIM.

¹⁹⁹ Le Lamy droit économique, Règles de compétence territoriale des tribunaux de droit commun, Principe de 2005

ou, si ce dernier est une personne morale, le lieu du siège social de cette personne morale. C'est en tout cas ce qui est prévu pour la saisine des juridictions civiles même si une exception existe en matière contractuelle : le demandeur peut ici choisir une juridiction du lieu d'exécution de la prestation de transport.

Une précision cependant concernant l'action contre le commissionnaire auteur d'un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise. En son article 16 le CT de Commission de transport impose qu'en « *cas de litige ou de contestation relatif à un contrat de commission de transport incluant un transport international, seul le tribunal de commerce de Paris est compétent, même en cas de pluralité de défendeurs ou d'appels en garantie* ». Mise à part cette spécificité, en droit interne les parties au contrat de transport sont susceptibles de prévoir une clause territoriale de compétence, définissant ainsi à l'avance qu'en cas de contentieux le lieu du tribunal saisi sera déjà choisi.

En ce qui concerne la saisine de la juridiction compétente suite à un dommage extracontractuel, tout dépendra du préjudice subi par le demandeur et du montant du préjudice. Ainsi pour le préjudice corporel²⁰⁰ ou matériel²⁰¹ voire même moral, la juridiction compétente sera le Tribunal d'instance si le litige est inférieur à 10 000 € ou le Tribunal de grande instance si ce litige est supérieur à 10 000 €²⁰². Le Tribunal de commerce est la juridiction de première instance concernant les litiges entre commerçants ou sociétés commerciales²⁰³. C'est par le biais de ce dernier que vont principalement se régler les contentieux propres à l'aspect commercial du contrat de transport. C'est le cas en matière d'avarie, de perte ou de retard pour les actions dirigées à l'égard du transporteur. Rappelons à ce titre que seul le droit interne prévoit une indemnisation pour dommages immatériels comme le gain manqué, les Conventions internationales de transport de marchandises se limitant quant à elles aux seuls préjudices matériels.

Enfin, concernant les dommages résultant du contrat de transport, la CMR prévoit en son article 33 la possibilité d'une « *clause attribuant compétence à un tribunal arbitral à condition que cette clause prévoie que le tribunal arbitral*

²⁰⁰ Exemple du véhicule qui se renverse à cause d'un poids trop élevé, blessant par la même occasion un piéton.

²⁰¹ Exemple d'un transport de matières corrosives mal caractérisées et qui se déverse sur d'autres véhicules stationnés.

²⁰² Source : <https://www.service-public.fr>

²⁰³ Article L721-3 du Code de commerce

appliquera la présente Convention ». Il s'agit ici d'une clause compromissoire²⁰⁴, aussi utilisable en interne et que l'on peut différencier du compromis, qui désigne aussi le choix d'avoir recours à l'arbitrage mais est « *conclu lorsque le litige est déjà né* »²⁰⁵

Après avoir identifié les bases nécessaires au comportement à adopter face à un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, nous allons étudier les conséquences qui découlent de l'engagement de responsabilité de l'auteur du manquement.

²⁰⁴ Définition par Le Lamy transport, tome 2 : « *Clause contractuelle excluant par avance la compétence des tribunaux judiciaires pour y substituer celle d'un ou de plusieurs arbitres* ».

²⁰⁵ Le Lamy Droit du contrat, Part 6 Titre 5 Chap. 4 La convention d'arbitrage 3240.

Titre 2. Conséquences civiles et pénales pour l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise

Nous allons tenter de mettre en évidence les intérêts de la distinction de l'engagement des diverses responsabilités de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise (Chapitre 1). En pratique, la demande en réparation du préjudice subi en conséquence d'un tel manquement n'est pas forcément effectuée à l'encontre de la personne à laquelle on pourrait s'attendre (Chapitre 2). Enfin il est fondamental de se pencher sur l'engagement de la responsabilité pénale qui pèse sur l'auteur d'un manquement à une telle obligation (Chapitre 3).

Chapitre 1. Intérêts de la distinction au sein des responsabilités de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise

Suivant les situations, un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise peut entraîner un litige qui engage la responsabilité de son auteur. Il est opportun d'étudier et de présenter les intérêts d'une distinction entre la responsabilité contractuelle (1) et la responsabilité extracontractuelle (2) de ce dernier.

Section 1. L'engagement de la responsabilité contractuelle de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise

« Les contrats légalement formés tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faits ». L'article 1103 du Code Civil nous permet tout d'abord de comprendre que le contrat et l'ensemble des obligations qui en découlent lient uniquement les parties de ce même contrat. Dans ce sens, pour engager la responsabilité contractuelle d'une personne, il faut que le demandeur et le défendeur soient parties au contrat. Ainsi on peut considérer qu'un contrat de transport est par essence conclu entre un expéditeur et un transporteur, mais on peut ajouter une troisième partie : le destinataire. Concernant ce dernier, le Doyen René Rodière soutenait une théorie considérant que le contrat de transport de marchandises se devait d'être tripartite en incluant dès le commencement du contrat le destinataire. A ces parties peuvent s'ajouter un commissionnaire

ainsi que les autres transporteurs intermédiaires. On parlera de parties subséquentes pour ces derniers puisqu'elles n'ont pas œuvré à la conclusion du contrat de transport de marchandises et s'intègrent simplement à lui. Dans ce sens toutes ces parties sont liées par le contrat de transport²⁰⁶ et *de facto* à l'obligation d'information sur la marchandise comme vu précédemment.

Pour engager la responsabilité contractuelle de l'auteur du manquement, le demandeur doit établir que « *le dommage résulte de l'inexécution d'une des obligations créées par ce contrat* »²⁰⁷ puisque nous sommes ici en présence d'une obligation de moyen pesant sur l'auteur du manquement. Il faudra donc la preuve de l'inexécution de l'obligation d'information sur la marchandise, auquel cas la lettre de voiture et tous les documents annexes pourront constituer une preuve. On parlera aussi de mauvaise inexécution que Maître Picovschi définit comme « *lorsqu'une partie ne réalise qu'à moitié ses engagements, ou les exécute mal, et non dans les termes prévus par le contrat* »²⁰⁸. En l'espèce il s'agira de l'indication partielle ou fautive de l'information sur la marchandise. Secondement le lien de causalité entre le préjudice et le manquement à l'obligation est nécessaire pour engager la responsabilité de l'auteur du manquement. En d'autres termes le transporteur devra prouver que les dommages, les frais ou toutes autres conséquences (ici uniquement en droit interne) qu'il a subis sont bel et bien issus du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise.

Au sens du droit commun des contrats, il est important d'étudier le comportement de l'expéditeur/donneur d'ordre. Si ce dernier commet une faute dolosive/ inexcusable en manquant intentionnellement à son obligation d'information sur la marchandise, ou non. En effet l'article 1231-3 du Code civil nous dit que « *le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qui pouvaient être prévus lors de la conclusion du contrat, sauf lorsque l'inexécution est due à une faute lourde ou dolosive* ». En d'autres termes on pourrait dire que si la faute dolosive est établie²⁰⁹, alors l'auteur du manquement s'exposerait à une réparation sans limites. C'est d'ailleurs ce que les sources juridiques du transport de marchandises interne et international soulignent quand elles abordent le manquement à l'obligation d'information

²⁰⁶ Article L132-8 du Code de commerce : « *La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire ou entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire et le voiturier.* »

²⁰⁷ Cour de Cassation, chambre civile, arrêt du 7 novembre 1961 (n°60-10459).

²⁰⁸ Maître Picovschi « Responsabilité contractuelle : la faute dans l'exécution du contrat » ; décembre 2015 https://www.avocats-picovschi.com/responsabilite-contractuelle-la-faute-dans-l-execution-du-contrat_article_623.html

²⁰⁹ Directement par le biais d'une expertise ou encore par la méthode du faisceau d'indices.

sur la marchandise²¹⁰ assimilant *de facto* ce manquement aux conséquences d'une faute dolosive et donc sans limites de réparation (du point de vue quantitatif) mais en se limitant qualitativement aux dommages, frais et conséquences²¹¹ à l'égard du transporteur. En réalité, il est d'une certaine logique de dire qu'en matière contractuelle le débiteur de cette obligation d'information, n'ayant pas exécuté (ou mal exécuté) cette dernière, répond des conséquences de cette inexécution vis-à-vis du transporteur exécutant qui aurait subi des dommages ou autres frais à cause de ce manquement.

Ainsi le demandeur devra faire constater l'inexécution de l'obligation d'information sur la marchandise et établir le lien de causalité avec la survenance du dommage pour pouvoir engager la responsabilité contractuelle de l'auteur du manquement.

Enfin il est important de noter que le demandeur contractuellement lié à l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise ne peut engager la responsabilité de ce dernier sur le plan extracontractuel. Ce principe de « non-cumul de responsabilités »²¹² désigne le fait que « *si un dommage se rattache à l'exécution d'un contrat, il n'est pas possible d'en demander la réparation sur le fondement de la responsabilité délictuelle* »²¹³. Ainsi le demandeur n'a pas de choix concernant le type de responsabilité qu'il peut engager à l'encontre du défendeur puisque la nature de l'engagement de la responsabilité découlera forcément de la nature du demandeur vis-à-vis du défendeur.

Section 2. L'engagement de la responsabilité extracontractuelle de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise

« Le contrat ne crée d'obligations qu'entre les parties. Les tiers ne peuvent ni demander l'exécution du contrat ni se voir contraints de l'exécuter [...] ».
Article 1199 du Code civil.

²¹⁰ Exemple à l'article 7-1 de la CMR pour une réparation sans limites à l'égard du transporteur.

²¹¹ Prévus par les CT, à ce sujet d'ailleurs on peut penser que, le droit interne permettant la réparation des dommages immatériels, soit visée ici la possibilité pour le transporteur d'obtenir réparation d'un préjudice comme la perte de gain suite à un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise.

²¹² Droit de la Responsabilité et des Contrats DALLOZ 2018-2019 ; 3213.313 Solution : pas d'option.

²¹³ Source : <https://www.senat.fr/rap/r08-558/r08-5588.html>

On pourrait rapprocher notre objet d'étude au principe de la relativité du contrat par un tiers²¹⁴, c'est-à-dire que ce dernier a subi une situation de faits créée par un contrat dont il n'est pas partie. Cependant à cause de sa « non-partie » au contrat, il ne peut engager la responsabilité de l'auteur de cette situation de faits sur le plan contractuel et lui impute donc une faute délictuelle²¹⁵. Dans ce sens, « *le tiers à un contrat peut invoquer, sur le fondement de la responsabilité délictuelle, un manquement contractuel dès lors que ce manquement lui a causé un dommage* »²¹⁶.

Ainsi le tiers victime devra fournir la preuve de l'inexécution de l'obligation et d'un lien de causalité de cette dernière avec le préjudice subi²¹⁷. Ce préjudice peut prendre une multitude de formes suivant la nature du dommage ou la nature des demandeurs. On les divise principalement en deux catégories à savoir le préjudice patrimonial qui concerne tous les types de dommages matériels (exemple : pertes, avaries subies par un autre ayant droit à la marchandise) et corporels (exemple : blessure d'un piéton renversé par un véhicule), et le préjudice extrapatrimonial qui représente tous les types de dommages immatériels. En réalité la liste des préjudices sur le plan extracontractuel est extrêmement étendue voire illimitée si ce n'est par la jurisprudence. Dans ce sens, les suites d'un dommage corporel entraîneront en général une demande de réparation pour une multitude d'autres préjudices « annexes » comme celui de la souffrance endurée²¹⁸ ; tandis qu'un tiers victime pourrait tout autant demander réparation pour la perte de chance qu'il a subie²¹⁹ en conséquence du manquement ou de la faute extracontractuelle.

²¹⁴ Cour de Cassation, Assemblée plénière, arrêt du 6 octobre 2006 (n°05-13255) : « *Que si l'effet relatif des contrats n'interdit pas aux tiers d'invoquer la situation de fait créée par les conventions auxquelles ils n'ont pas été parties, dès lors que cette situation de fait leur cause un préjudice de nature à fonder une action en responsabilité délictuelle, encore faut-il, dans ce cas, que le tiers établisse l'existence d'une faute délictuelle envisagée en elle-même indépendamment de tout point de vue contractuel* ».

²¹⁵ Source : Droit de la Responsabilité et des Contrats DALLOZ 2018-2019 ; Tiers, victime de l'inexécution d'une obligation contractuelle. 3213.170

²¹⁶ Cour de Cassation, Assemblée plénière, arrêt du 6 octobre 2006 (n°05-13255).

²¹⁷ Cour d'appel de Rouen, 1^{ère} chambre civile, arrêt du 2 mars 2016 (n°15/01875) : « *Le tiers à un contrat est fondé à invoquer l'exécution défectueuse de celui-ci lorsqu'elle lui a causé un dommage* ».

²¹⁸ Calculé sur une échelle de 1 à 7, 1 représentant une souffrance très légère. « *Le livre noir de la médecine* » par le Docteur Dominique-Michel Courtois et Maître Philippe Courtois, Editions Albin Michel, 2016

²¹⁹ Cour de Cassation, 2^{ème} chambre civile, arrêt du 16 janvier 2014 (n°13-10566) : « *Mais attendu que l'arrêt retient que M. X... envisageait de reprendre l'activité de ses parents, forains, qu'il les aidait dans leur exploitation et que cette aide le formait à son futur métier ; que la cécité de son œil gauche, séquelle des violences subies, lui interdit de passer un permis de conduire poids-lourds, composante*

Nous sommes donc ici face à une responsabilité qualitativement et quantitativement illimitée si ce n'est à quelques points néanmoins importants. En effet le demandeur est tenu, lorsqu'il engage la responsabilité délictuelle de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, de quantifier la réparation à hauteur de son préjudice réel²²⁰. Les juges se doivent de rechercher un montant équivalent au dommage que l'inexécution de l'obligation a entraîné²²¹. Il s'agit donc d'une limite de réparation tout à fait relative à chaque sinistre. Ainsi l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise ne peut assurément pas prévoir la réparation à laquelle il fera face.

Il s'agit ici d'une grande différence entre l'engagement de responsabilité contractuelle ou extracontractuelle de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise. Cela concerne l'étendue de la réparation à laquelle ce dernier s'expose. Du point de vue contractuel, l'étendue de la réparation se limite qualitativement aux conséquences de l'inexécution de l'obligation. Les différentes sources juridiques prévoient en effet dans ce cas la réparation des frais, dommages et conséquences « néfastes » à l'égard du transporteur. Cette limite contractuelle est donc plutôt au bénéfice de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, contrairement au régime de responsabilité extracontractuelle qui n'impose aucune limite qualitative de réparation. Attention cependant car les sources juridiques précédemment étudiées qui pointent les « conséquences » peuvent être analysées de manière assez large. Ces conséquences pourraient représenter en effet des préjudices délictuels. Ce qui sous-entendrait que le transporteur, auquel il est reproché d'avoir engendré un préjudice de nature délictuelle, pourrait être amené à se retourner contre l'auteur du manquement afin que ce dernier prenne en charge la réparation de ce préjudice pourtant de type délictuel.

En ce qui concerne l'engagement de la responsabilité délictuelle de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, les conditions sont similaires à celle de l'engagement de la responsabilité

importante de l'exercice de la profession de forain ; qu'il peut se prévaloir d'une perte de chance de reprendre avec succès l'activité de ses parents ».

²²⁰ Par le biais d'une expertise médicale contradictoire pour un préjudice corporel par exemple.

²²¹ Cour de Cassation, Chambre criminelle, arrêt du 8 décembre 1993 (n°93-81734) : « *Attendu que la réparation due par l'auteur d'un fait dommageable doit être égale à la totalité du préjudice subi, mais ne saurait le dépasser* ».

contractuelle²²². Ce n'est donc pas sur ce plan qu'un intérêt particulier réside, le demandeur étant ici devant les mêmes problématiques.

Dans la pratique l'engagement de responsabilité de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise n'est pas toujours aussi simple. En effet ce dernier n'est pas forcément celui contre qui l'action en réparation aura d'abord lieu.

Chapitre 2. Réparation pratique du préjudice par l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise

Lorsqu'un contentieux découle du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, il entraîne une réparation de divers dommages et préjudices. Si en théorie, comme vu précédemment, l'engagement de responsabilité de l'auteur du manquement semble plutôt clair, la réalité en est toute autre. Il sera donc opportun d'étudier, en trois sections distinctes, comment se déroule en pratique la réparation des dommages et autres formes de préjudices suivant si ces derniers concernent le transporteur (1), les autres ayants droit à la marchandise (2) et les autres tiers au contrat (3).

Section 1. Réparation et prise en charge des frais, dommages et conséquences subis par le transporteur exécutant

Nous sommes ici face à une situation semblant plutôt simple puisqu'un transporteur exécutant subit un dommage (au sens large) suite à un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise et engage la responsabilité de son donneur d'ordre direct pour obtenir réparation.

Nous parlons de simplicité dans le sens où cette situation est prévue par l'ensemble des sources juridiques internes et internationales du transport de marchandises. Elles contiennent justement des indications sur la prise en charge de ces dommages par l'expéditeur/donneur d'ordre lorsqu'il est auteur

²²² A savoir la preuve du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, le préjudice subi et un lien de causalité entre les deux.

du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise. Simple aussi dans le sens où, étant face à un engagement de responsabilité contractuelle entre le transporteur exécutant et son donneur d'ordre direct, les limites contractuelles sont de nature à s'appliquer.

Le transporteur exécutant va donc se tourner vers son donneur d'ordre qu'il considère fautif d'un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise. Mais il pourrait tout aussi bien se retourner vers le donneur d'ordre de son donneur d'ordre si ce dernier est l'auteur du manquement. Dans le même sens le défendeur pourrait se retourner, *via* les procédures exposées dans la section suivante, contre son donneur d'ordre fautif, pour prendre en charge la réparation des dommages, frais et conséquences pour le transporteur exécutant. La question serait alors de savoir si le transporteur exécutant pourrait engager la responsabilité contractuelle du donneur d'ordre de son donneur d'ordre pour manquement à l'obligation d'information sur la marchandise ; ou au contraire si une telle action ne peut se faire que sur les fondements de la responsabilité délictuelle.

Si l'on observe à l'article L132-8 du Code de commerce²²³ que le voiturier dispose d'une action directe en paiement des prestations effectuées, contre l'expéditeur ou le destinataire, on peut estimer que ce voiturier désigne en réalité le transporteur exécutant car il a effectué « *les prestations* ». Ainsi la loi Gaysot²²⁴ nous indique dans un même temps que le transporteur exécutant est partie intégrante au contrat. Dans ce sens les Conventions internationales considèrent que les transporteurs successifs assument « *la responsabilité de l'exécution du transport total, le second transporteur et chacun des transporteurs suivants devenant, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, partie au contrat, aux conditions de la lettre de voiture* »²²⁵. Que le transporteur soit substitué (sous-traitant donc) ou subséquent (dans le cadre d'un transport combiné ou intermodal), le seul fait qu'il ait exécuté la prestation de transport tend à l'intégrer au contrat de transport avec les autres parties. Il en va différemment en transport international de marchandises où nous le disions auparavant la sous-traitance

²²³ Article L132-8 du Code de commerce : « *La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire ou entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire et le voiturier. Le voiturier a ainsi une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix du transport. Toute clause contraire est réputée non écrite* ».

²²⁴ Loi n°89-69 du 6 février 1998 portant le nom du Ministre de l'équipement, des transports et du logement de 1997 à 2002 : Jean-Claude Gaysot.

²²⁵ Article 34 de la CMR et article 27 des RU-CIM.

n'est pas prévue par les Conventions internationales. Le transporteur sous-traitant répond ici de sa propre prestation de transport alors que les transporteurs subséquents répondent de la totalité du transport²²⁶. On peut donc considérer qu'ils sont pleinement parties au contrat et peuvent ainsi engager la responsabilité contractuelle pour manquement à l'obligation d'information sur la marchandise d'une autre partie de ce même contrat, simplement en prouvant que le manquement est bien à l'origine d'un dommage, de frais ou de conséquences à leur égard.

Si l'on a pu souligner auparavant qu'un cumul des responsabilités n'est pas envisageable, on remarque cependant que le partage de responsabilité est néanmoins possible dans maintes situations. En effet dans le cas où le donneur d'ordre n'a pas respecté son obligation d'information sur la marchandise il peut être susceptible de voir engagée sa responsabilité. Cependant si le transporteur commet lui aussi une faute qui tend à fragiliser le lien de causalité avec le préjudice, il peut aussi engager sa responsabilité. En d'autres termes la faute du transporteur est de nature à accentuer le dommage ou en tout cas est participatif de sa survenance. Ainsi la Jurisprudence a à de nombreuses fois prononcé un partage de responsabilité entre l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise et le transporteur fautif. Dans ce sens la Cour d'appel de Lyon, le 19 mai 2005, a rendu un arrêt dans lequel elle prononce le partage de responsabilité entre un commissionnaire et le transporteur pour un transport de médicaments où le commissionnaire principal n'avait pas indiqué les modalités de transport à respecter (« à conserver entre +2° et +8° ») au transporteur, mais ce dernier aurait tout aussi bien pu lire cette information sur les étiquettes posées sur chaque colis²²⁷. Le commissionnaire et le transporteur ont donc été tenus d'indemniser l'expéditeur, chacun à hauteur de la moitié du montant du préjudice.

²²⁶ Source : Rapport explicatif des RU-CIM, article 27 : Transporteur substitué p.34. <http://otif.org/fr/>

²²⁷ Cour d'appel de Lyon, 3^{ème} chambre civile, arrêt du 19 mai 2005 (n°03/01573) : « Attendu que s'il est vrai que les récépissés de livraison remis par la société POSTIC à la société HEB BARRE ne reprenaient pas les instructions de transport sous température dirigée figurant sur les lettres de voiture de la société ATD, la société HEB BARRE ne peut pour autant prétendre n'avoir commis aucune faute en relation avec les sinistres alors que les colis portaient eux-mêmes, de façon parfaitement visible, sur chacune de leurs faces, la mention "Attention vaccins. A conserver entre +2° et +8°C" et "Ne pas congeler" ».

Section 2. Réparation des dommages aux autres ayants droit à la marchandise

Il est fréquent de voir qu'au sein d'un même transport routier ou ferroviaire, différents ayants droit confient au transporteur leurs marchandises. Certains convois ferroviaires par exemple mesurent plus d'un kilomètre et transportent plus de 3 000 tonnes de marchandises²²⁸. Outre l'hypothèse d'un seul ayant droit à la marchandise, difficile d'imaginer qu'aucun expéditeur ou donneur d'ordre ne puisse un jour être l'auteur d'un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise. Ce manquement peut entraîner un dommage aux marchandises des autres ayants droit lors du transport²²⁹. En droit maritime cette hypothèse est encore plus conséquente puisque les porte-conteneurs sont susceptibles aujourd'hui d'acheminer des milliers de conteneurs issus de différents expéditeurs. Le cas de l'accident du *MOL Comfort* en est l'exemple type puisque le manquement de certains expéditeurs/donneurs d'ordre portant sur l'information du poids des marchandises avait causé la perte de toute la cargaison.

L'autre ayant droit pourrait être considéré ici comme un tiers victime de l'inexécution de l'obligation qui liait un expéditeur/donneur d'ordre, avec qui le tiers n'a aucun lien, et le transporteur exécutant. Cependant il subsiste un lien contractuel entre cet autre ayant-droit et le transporteur exécutant, lequel lui livre des marchandises ayant subi des pertes ou des avaries.

De manière générale, alors même que le contentieux a pour origine un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, le transporteur va se trouver « en première ligne » lorsqu'un litige apparaît. Il est en effet une cible facile dans le sens où, en tant que gardien de la marchandise au moment du dommage²³⁰, il est le responsable présumé de ce dommage. Rappelons d'ailleurs qu'il est présumé responsable en cas de perte, d'avarie ou de retard

²²⁸ Voir « Projet Marathon », train mesurant 1 500 mètres et pesant plus de 4 000 tonnes (source : https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/un-train-de-marchandises-d-un-km-de-long-teste-en-france_510357.html).

²²⁹ Cour d'appel de Montpellier, 2^{ème} chambre, arrêt du 25 juin 1987 (n°84/2017) : « la SA DELHOM ET CONTE de TOULOUSE a confié à la société SETAM DE TOULOUSE le soin de transporter de ses établissements jusqu'à IGUALADA en Espagne 1.100 peaux de vaches d'une valeur de 226.796,94 F ;[...] que placé à côté d'un chargement de blocs de polybutadiène styrène [...] pour le compte d'un autre commissionnaire, le chargement de peaux a été détruit le 30 MAI 1982 dans le courant de l'après-midi par un incendie communiqué par la combustion spontanée du chargement de Polybutadiène styrène ». Le Lamy transport, Tome 3.

²³⁰ Article 1242 du Code civil : « On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde. »

ce qui accentue considérablement la possibilité d'engager sa responsabilité contractuelle. Cependant, sur ce point il faut rappeler que les Conventions internationales prévoient une cause générale d'exonération du transporteur portant sur la faute de l'ayant droit²³¹ lorsqu'une perte, une avarie ou un retard a lieu. Le transporteur ayant juste à prouver que le dommage est une suite logique du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise. En droit interne, les choses sont un peu différentes mais mènent au même résultat puisque la jurisprudence a dégagé comme cause exonératoire du transporteur, les actes et omissions des ayants droit à la marchandise (ou plus largement la faute de ces derniers). Ainsi dans le cas où un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise a provoqué un dommage aux marchandises d'autres ayants-droit, ceux-ci auraient peu de chance de récupérer la valeur de ce qu'ils ont perdu en engageant directement la responsabilité contractuelle du transporteur exécutant.

Libre donc au transporteur, soit de se retourner postérieurement contre le donneur d'ordre auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, soit d'appeler en garantie ce dernier directement lors de la procédure afin qu'il se substitue à l'indemnisation qui pourrait être prononcée à son encontre. Le transporteur est aussi susceptible d'appeler en garantie le donneur d'ordre fautif de manière postérieure, il s'agit ici d'une action récursoire. L'ayant droit à la marchandise, s'il est au courant du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise²³², peut aussi appeler en cause le donneur d'ordre fautif.

En réalité toutes ces initiatives ont un intérêt pour les deux parties. D'un côté le transporteur cherchera à échapper à la demande de réparation ou d'indemnisation en mettant en cause, postérieurement ou lors du jugement, la partie ayant manqué à son obligation d'information sur la marchandise. De plus, l'autre ayant droit à la marchandise a en réalité un énorme intérêt à se tourner directement contre l'expéditeur/donneur d'ordre avec qui il n'a aucun lien contractuel. Pour la simple raison qu'en actionnant ce dernier il ne se verra pas imposer de limites de réparation pour la marchandise perdue ou avariée. Contrairement à une action contre le transporteur, ce dernier pouvant limiter ici la réparation aux différentes limitations prévues par les sources juridiques de transport interne et internationales²³³ ou encore, tenter

²³¹ Article 17-2 de la CMR, article 23-2 des RU-CIM.

²³² De manière récurrente par le biais d'une expertise.

²³³ Article 22-1 du CT Général, articles 23 et 25 de la CMR, articles 30 et 32 des RU-CIM.

d'exonérer sa responsabilité par le biais d'une cause générale exonératoire. L'autre ayant-droit a donc tout intérêt à invoquer le principe de la relativité du contrat par un tiers et ainsi à engager la responsabilité de l'expéditeur/donneur d'ordre qui, rappelons-le, n'a aucun lien contractuel avec ce dernier. On ne pourrait que conseiller, dans pareille situation, à l'ayant droit d'engager la responsabilité délictuelle du donneur d'ordre du transporteur, alors auteur d'un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise. Prudence cependant puisqu'au regard de la jurisprudence, la Cour de Cassation reconnaissait en 2009²³⁴ dans un arrêt propre au droit du transport maritime que les chargeurs/expéditeurs disposaient d'une action en responsabilité contractuelle entre eux. Cette décision est toutefois à relativiser pour plusieurs raisons ; à savoir qu'elle était spécifique au droit du transport maritime, que le contentieux portait sur la prescription de l'action et qu'elle était prise par le biais de l'application d'une loi interne aujourd'hui abrogée²³⁵. Difficile de dire si la Cour de Cassation aurait le même raisonnement neuf ans plus tard dans le cadre d'un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise constaté.

Section 3. Réparation des préjudices aux victimes tierces

Le tiers est ici la victime d'un dommage causé par l'inexécution de l'obligation contractuelle qui pesait sur l'expéditeur/donneur d'ordre. Mais il n'a aucun lien contractuel à proprement parler avec l'une des parties au contrat de transport. La situation est relativement différente puisque le tiers est de par sa nature extérieur au contrat. Il lui est donc impossible d'engager la responsabilité contractuelle du transporteur, ni celle du donneur d'ordre de ce dernier. Il engagera la responsabilité extracontractuelle de l'un des deux, ou des deux à la fois par le biais de procédures étudiées préalablement.

Dans le chapitre précédent nous invoquons le principe de la relativité du contrat par un tiers. Mais sans penser à ce principe, la tierce victime serait tentée en effet de faire reposer sur son action les fondements du droit

²³⁴ Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 10 mars 2009 (n°07-20084) : « *Attendu, d'autre part, que, lorsque le transport est régi par les dispositions de la loi du 18 juin 1966, le chargeur dont la marchandise a été endommagée au cours de ce transport par la faute d'un autre chargeur ou le vice propre de la marchandise de celui-ci dispose contre lui, en application des articles 25 et 26 de cette loi, d'une action en responsabilité qui se prescrit par un an* ».

²³⁵ Loi n°66-420 du 18 juin 1966 portant sur les contrats d'affrètement et de transport maritime.

commun en matière de responsabilité délictuelle. Le Code civil dispose en son article 1240 que « *tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* ». Tandis que l'article 1242 du même Code précise que l' « *on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde* ». Ainsi, les sinistres ayant principalement lieu lors du transport de la marchandise, il arrive bien souvent que la tierce victime engage directement la responsabilité délictuelle du transporteur sans savoir que ce dernier est lui-même victime de l'inexécution d'une obligation contractuelle ayant entraîné le préjudice.

Ici aussi le réflexe plus ou moins naturel serait donc d'engager la responsabilité de celui qui était au moment de la survenance du dommage gardien de la chose : le transporteur. En effet que le dommage soit dû à la marchandise chargée dans le véhicule, ou du véhicule lui-même, le transporteur apparaît comme responsable évident du dommage à l'égard des tiers. Libre donc au transporteur encore une fois de se retourner contre celui qu'il estime être responsable de ce dommage : de manière générale son donneur d'ordre, auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise.

Etant dans le cadre d'un engagement extracontractuel, l'intérêt d'engager la responsabilité de telle ou telle partie au contrat de transport présente moins d'intérêt que dans le cas où un choix d'engagement de telle ou telle responsabilité est possible. Toutefois (et cela vaut aussi pour l'engagement de la responsabilité contractuelle), le tiers devra faire attention à la solvabilité de la personne dont il engage la responsabilité. Notamment vérifier si cette dernière est assurée au titre Responsabilité Civile (RC) auprès d'un assureur professionnel.

A noter également que les ayants droit à la victime peuvent demander à l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise certains préjudices dits « par ricochet ». Cette situation peut avoir lieu que la victime directe soit vivante (exemple : pertes de revenus du proche de la victime suite à l'interruption de son activité professionnelle) ou même décédée (exemple : réparation du préjudice sexuel pour le ou la conjoint(e) de la victime)²³⁶. Même schéma puisqu'ici aussi les ayants-droit ou autres

²³⁶ Source : « Dommages et intérêts » – Philippe Casson – février 2017 DALLOZ.

victimes par ricochet seront plus à même d'engager premièrement la responsabilité du transporteur même si ce dernier est en réalité victime d'un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise alors constitutive du préjudice.

Après avoir étudié l'engagement de la responsabilité contractuelle et délictuelle de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, il est nécessaire d'étudier cette responsabilité du point de vue pénal puisqu'en effet les conséquences d'un tel manquement peuvent être particulièrement graves.

Chapitre 3. Responsabilité pénale pour l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise

Il est pertinent d'aborder dans notre étude le fait qu'un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise peut dans certains cas devenir une infraction pénale à part entière (1) et qu'un tel manquement a pu à de nombreuses reprises causer ce que l'on appelle depuis peu un préjudice environnemental (2).

Section 1. D'un manquement à une obligation contractuelle à la qualification d'une infraction pénale

Plus tôt dans cette étude nous abordions la possibilité pour les autorités compétentes d'émettre à l'encontre du transporteur des contraventions sous formes d'amendes²³⁷ et à caractère réglementaire²³⁸. A ces contraventions s'ajoutent le délit et le crime qui entraînent aussi une amende de 3 500 €, et qui peuvent s'accompagner de peines de prison : de 2 mois à 10 ans pour le délit²³⁹ et de 15 ans à la perpétuité pour le crime. Ils peuvent comporter par la même occasion certaines restrictions civiles et obligations d'exécution

²³⁷ Distinguées en 5 classes (de 38 € jusqu'à 1 500€ pour les plus graves).

²³⁸ Le Code pénal ne mentionnant pas les contraventions il faut se tourner vers l'article 37 de la Constitution française qui nous dit que « *les matières autres que celles qui sont du domaine de la loi ont un caractère réglementaire* ».

²³⁹ Article 131-4 du Code pénal.

(exemple : travail d'intérêt général)²⁴⁰. L'engagement de la responsabilité pénale d'une personne dépend principalement de la volonté du ministère public ou de la demande de (ou des) victimes²⁴¹

Pour déterminer quelle forme d'infraction un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise peut entraîner, il faut tout d'abord développer certains principes propres au droit pénal. Dans ce sens l'article 111-3 du Code pénal prévoit que « *nul ne peut être puni pour un crime ou pour un délit dont les éléments ne sont pas définis par la loi [...]* ». Ce qui signifie que seuls les contraventions, les délits et les crimes définis par la loi peuvent entraîner une condamnation pénale à l'encontre de leur auteur. Sont visées dans cette section l'ensemble des conséquences graves résultant du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise tant qu'elles sont spécifiquement définies par la loi. C'est notamment le cas de l'homicide²⁴² ou de la destruction de certains biens²⁴³. De plus nous parlerons ici de délit pour la simple raison que l'on considère que le manquement à l'obligation d'information sur la marchandise ne présente pas une intention manifeste de causer une infraction pénale²⁴⁴. On le distingue donc du crime qui présente quant à lui un caractère bien intentionnel de causer un préjudice défini par la loi comme pénalement condamnable.

Cependant l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, et ce même si l'infraction pénale se définit comme un délit, voit son comportement scrupuleusement étudié au moment des faits. En effet la loi prévoit des distinctions de peines et d'amendes en fonction de la volonté non pas d'avoir voulu commettre un tel préjudice, mais d'avoir volontairement ou non violé la loi. C'est le cas de l'homicide involontaire²⁴⁵ où, la négligence de l'auteur ayant entraîné la mort d'autrui, « *constitue un homicide involontaire de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende* ». Alors que si l'auteur du manquement l'a fait de manière délibérée, « *les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75 000 € d'amende* ». Dans le même sens on pourrait rapprocher certaines

²⁴⁰ Source : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1157>

²⁴¹ Source : Droit de la responsabilité et des contrats Philippe Le Tourneau DALLOZ 2006-2007. 564

²⁴² Article 221-1 du Code pénal pour l'homicide volontaire : « *Le fait de donner volontairement la mort à autrui constitue un meurtre. Il est puni de trente ans de réclusion criminelle* ».

²⁴³ Article 322-1 du Code pénal : « *La destruction, la dégradation ou la détérioration d'un bien appartenant à autrui est punie de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende, sauf s'il n'en est résulté qu'un dommage léger* ».

²⁴⁴ Sauf exceptions comme par exemple un acte terroriste.

²⁴⁵ Article 221-6 du Code pénal.

formes de manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, c'est le cas du délit de risques causés²⁴⁶ que l'on retrouve à l'article 223-1 du Code pénal²⁴⁷ et qui pourrait représenter une situation dans laquelle un manquement grave portant sur l'obligation d'information sur la marchandise a eu lieu mais n'a entraîné aucun dommage. C'est par exemple le cas d'un transport de marchandises hautement toxiques sans aucune classification, déjà emballées et remises au transporteur qui ignore la marchandise qu'il achemine.

L'engagement de la responsabilité pénale de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise est synonyme d'enquête mise en place par l'autorité publique. Elle permet ainsi aux victimes de profiter d'une enquête sans frais et relativement rapide. Dans le cadre d'un procès pénal la victime est donc susceptible de se constituer partie civile. C'est-à-dire qu'elle réclame une indemnisation pour l'ensemble des préjudices qu'elle a subis en lien avec l'objet du procès, lors de ce même procès²⁴⁸. Cette demande en réparation obéit aux mêmes règles que lors de l'engagement de la responsabilité délictuelle d'une personne. Les victimes peuvent donc, même dans le cas d'une relaxe, engager la responsabilité délictuelle de l'auteur du manquement²⁴⁹.

Un autre intérêt de l'enquête pénale repose donc aussi sur le fait que le transporteur n'est pas la seule partie visée. L'enquête pénale doit justement servir à dégager la responsabilité de chacun dans la survenance du délit. Les parties auront donc ici moins de mal à apporter la preuve du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise et surtout à déterminer qui est l'auteur de ce manquement. Il est opportun de souligner le fait que le transporteur peut être désigné comme auteur de l'infraction et que son

²⁴⁶ Source : Droit de la responsabilité et des contrats Philippe Le Tourneau DALLOZ 2006-2007. 568 et 569

²⁴⁷ « *Le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.* »

²⁴⁸ L'article 372 du Code de procédure pénale permet même à la partie civile « *dans le cas d'acquiescement comme dans celui d'exemption de peine, peut demander réparation du dommage résultant de la faute de l'accusé, telle qu'elle résulte des faits qui sont l'objet de l'accusation* ».

²⁴⁹ Cour de Cassation, chambre criminelle, arrêt du 5 février 2014 (n°12-80154) : « *Le dommage dont la partie civile, seule appelante d'un jugement de relaxe, peut obtenir réparation de la part de la personne relaxée résulte de la faute civile démontrée à partir et dans la limite des faits objets de la poursuite* ». Source : « Responsable mais pas coupable ! » *Alpavocat.fr*

donneur d'ordre, auteur d'un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, vu comme complice de l'infraction²⁵⁰.

Enfin il est opportun d'étudier si l'engagement de la responsabilité pénale doit être fait à l'encontre de la personne physique ou de la personne morale auteur du manquement. En effet l'article 121-1 du Code pénal dispose que « nul n'est responsable pénalement que de son propre fait ». La loi prévoit aussi cependant que les personnes morales sont susceptibles de voir leur responsabilité pénale engagée au même titre que les personnes physiques²⁵¹. La grande différence est qu'une personne morale ne peut évidemment pas purger de peine d'emprisonnement. Dans ce sens, l'expéditeur/donneur d'ordre ayant fondé le manquement à l'obligation d'information sur la marchandise sur un intérêt économique, pourrait voir sa société poursuivie pénalement²⁵² s'il était établi qu'elle avait œuvré pour le compte de cette dernière. Ainsi la personne physique comme la personne morale peuvent voir leur responsabilité pénale engagée. C'est le cas quand un dirigeant de société décide par exemple d'omettre certaines indications à caractère dangereux à la recherche d'un intérêt économique lié au coût du transport.

Un phénomène assez récent a mis en évidence l'indemnisation du préjudice environnemental. En effet de par la nature de certaines marchandises dangereuses, le manquement à l'obligation d'information sur la marchandise peut entraîner de graves conséquences pour l'environnement que les juges n'hésitent pas à qualifier de préjudice environnemental.

²⁵⁰ Source : Direction générale de la mer et des transports, « Analyse de la coresponsabilité des donneurs d'ordre aux transporteurs routiers de marchandises dans quatre pays de l'UE » - Institut du droit international des transports, 2007. P.10 II. La coresponsabilité résultant des dispositions du Code de la route.

²⁵¹ Article 121-2 du Code pénal.

²⁵² Cour de Cassation, chambre criminelle, arrêt du 7 juillet 1998 (n°97-81273) : « Que les juges retiennent encore que ce dernier savait, en raison de son expérience, que la société qu'il dirigeait était dans l'incapacité de terminer dans les délais contractuels les chantiers importants qu'elle avait en charge sans l'aide d'un sous-traitant irrégulier ». La Cour de Cassation reconnaît ici l'intérêt relatif à la société dans l'infraction commise par une personne physique et décide de condamner en plus de cette personne physique représentante, la société de cette dernière personne morale.

Section 2. La spécificité du préjudice environnemental consécutif au manquement à l'obligation d'information sur la marchandise

On considère que la reconnaissance du préjudice environnemental est issue du procès de l'*Erika*, pétrolier affrété par *Total*, tristement célèbre qui sombra en 1999. Cette catastrophe représente l'une des premières si ce n'est la première reconnaissance d'un préjudice environnemental²⁵³. Suite au naufrage de l'*Erika*, un rejet massif d'hydrocarbure avait été constaté sur une large zone maritime et côtière du territoire français. En condamnant l'ensemble des parties au transport à verser 13 millions d'euros au titre du préjudice écologique, la Cour de Cassation²⁵⁴ en avait reconnu l'existence de manière objective²⁵⁵.

Le préjudice environnemental, aussi connu sous le nom de préjudice écologique, est issu d'une longue réflexion doctrinale et jurisprudentielle en droit de l'environnement. Au vu de sa nature si particulière, il était logique d'y consacrer une section entière. Le préjudice environnemental est à prendre en considération avec l'inexécution de l'obligation d'information sur la marchandise, qui peut avoir pour conséquence des dommages environnementaux parfois gravissimes. L'exemple de la catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic (Canada) en est l'illustration parfaite. La Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil est venue définir ce qu'était un dommage environnemental comme « *une modification négative mesurable d'une ressource naturelle ou une détérioration mesurable d'un service lié à des ressources naturelles, qui peut survenir de manière directe ou indirecte* »²⁵⁶. Un an plus tard la Charte de l'environnement est intégrée au sein du bloc de constitutionnalité. Elle précise en son article 4 que « *toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, dans les conditions définies par la loi* »²⁵⁷. L'auteur d'un manquement à

²⁵³ « Seize ans après l'Erika, le préjudice écologique bientôt gravé dans la loi », article de Libération du 13 mars 2016 par Coralie Schaub.

²⁵⁴ Cour de Cassation, chambre criminelle, arrêt du 25 septembre 2012 (n°10-82938).

²⁵⁵ « Erika : la Cour de Cassation confirme la condamnation de Total », Article du Monde le 26 septembre 2012.

²⁵⁶ Article 2.2 de la Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux. JO n°L143 du 30/04/2004

²⁵⁷ Loi constitutionnelle n°2005-205 du 1^{er} mars 2005 relative à la Charte de l'environnement.

l'obligation d'information sur la marchandise ayant entraîné un dommage sur l'environnement s'expose donc à la réparation de ce dernier²⁵⁸.

La difficulté du préjudice environnemental est double puisque premièrement aucune personne n'est directement impactée par le préjudice environnemental, l'environnement n'étant pas, de par sa nature juridique, un tiers fondé à demander réparation. Deuxièmement aucune juridiction n'est spécialisée dans le droit environnemental, il n'y a pas de juge environnemental. C'est le juge administratif qui statue sur les dommages causés à l'environnement, il peut s'appuyer sur diverses sources du droit communautaire et interne comme le Code de l'environnement datant de 2000. En ce qui concerne les personnes susceptibles d'engager la responsabilité « environnementale » (en réalité civile) de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, elles peuvent être physiques voire même morales²⁵⁹ comme des associations protectrices de l'environnement.

Lorsqu'un préjudice environnemental se produit, il est commun d'y voir un manquement grave constitutif d'une infraction pénale comme étudiée ci-dessus. Ainsi la demande en réparation, par des personnes physiques ou plus généralement morales, du préjudice environnemental se fait en général par le biais de la procédure pénale²⁶⁰. C'est encore une fois grâce à l'enquête pénale que les responsabilités de chacune des parties vont pouvoir être déterminées dans la survenance d'un préjudice environnemental.

L'auteur d'un manquement à l'obligation d'information sur la marchandise ayant entraîné un préjudice écologique s'expose donc à un engagement de sa responsabilité et par là même à une réparation conséquente. Ce préjudice environnemental est susceptible d'arriver ou d'être aggravé dans les cas où le transport est constitué de marchandises dangereuses. En effet de par leur nature elles sont plus propices à détruire ou à détériorer la faune et la flore d'un environnement donné.

²⁵⁸ Exemple du calcul du préjudice environnemental par l'arrêt du 27 septembre 2013 rendu par la Cour d'appel de Rennes, chambre correctionnelle (n°139/2013). Voir extrait de l'arrêt en annexe 8.

²⁵⁹ Article L142-4 du Code de l'environnement : « *Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect au territoire sur lequel ils exercent leurs compétences et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement ainsi qu'aux textes pris pour leur application.* »

²⁶⁰ Revue juridique de l'environnement (volume 38) Editeur Lavoisier ; par Marie-Pierre Camproux-Duffrène et Dominique Guihal. P.457-480.

Il s'agit donc d'une nouvelle forme de responsabilité (même si cette dernière s'assimile grandement à la responsabilité délictuelle) bien spécifique au dommage environnemental auquel l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise s'expose.

Conclusion

O. Wilde affirmait que « *la vérité pure et simple est très rarement pure et jamais simple* ». Effectivement, toute forme de contrat repose sur un rapport de confiance qui exige rigueur et honnêteté. En faire l'impasse, omettre ou travestir toute information risquent d'entraîner diverses conséquences difficilement mesurables et parfois même dramatiques. Dans un transport de marchandises, l'information sur la marchandise représente d'innombrables intérêts, enjeux et risques qu'il était nécessaire d'encadrer.

La pluralité des sources de droit du transport tend à complexifier la compréhension de l'obligation d'information sur la marchandise. On pensera notamment à l'identité des débiteurs de l'obligation ou encore à la confusion qui peut subsister avec le devoir de conseil. On pourrait d'ailleurs reprocher à l'encadrement de l'information sur la marchandise de manquer d'uniformité, chacune de ces sources présentant certaines spécificités pour traiter cette information. Pourtant l'obligation d'information sur la marchandise répond à des enjeux similaires et ce quel que soit le mode de transport ou l'espace géographique qu'il traverse. Néanmoins il serait difficile de ne pas reconnaître que ces sources se complètent et que le droit interne apporte un socle relativement solide à la compréhension de cette obligation. De plus la jurisprudence et la doctrine permettent malgré tout de répondre aux questions auxquelles les sources juridiques n'ont pas su apporter de réponse.

A travers cette étude nous avons tenté de confronter l'encadrement de l'obligation d'information sur la marchandise avec les conséquences d'un manquement à cette dernière.

Quand on étudie l'ensemble des risques liés au manquement à l'obligation d'information sur la marchandise, on peut se poser la question de savoir si ces risques sont réellement vus comme tels par les acteurs du transport et plus spécifiquement par les expéditeurs. Négligence voulue ou simple inconscience, les auteurs d'un manquement à cette obligation s'exposent pourtant à des conséquences extrêmement graves. En plus de voir leur responsabilité contractuelle engagée, ils s'exposent à un engagement de leur responsabilité délictuelle, voire pire : leur responsabilité pénale.

L'intérêt commercial qui anime les acteurs du transport nous permet de penser que ces derniers sous-estiment la portée de l'obligation d'information

sur la marchandise. Elle est pourtant sur bien des aspects une sécurité fondamentale mais les acteurs du transport attachés à l'aspect contractuel qui encadre leurs relations ne font peut-être pas le lien nécessaire entre cette obligation et les conséquences contractuelles et extracontractuelles qui en découlent.

Force est donc de constater que l'encadrement juridique du transport de marchandises comporte certaines lacunes que la doctrine et la jurisprudence ont pu dégager mais qui semblent échapper encore aujourd'hui à l'attention de certains acteurs du transport.

Bibliographie

I. Traités, manuels et ouvrages

- P. Le Tourneau, *Droit de la Responsabilité et des Contrats*, DALLOZ 2006-2007
- P. Le Tourneau, *Droit de la Responsabilité et des Contrats*, DALLOZ 2018-2019
- Le Lamy droit de la santé
- Le Lamy droit du contrat
- Le Lamy droit économique
- Le Lamy transport, Tome 1
- Le Lamy transport, Tome 2
- Le Lamy transport, Tome 3
- D.M. Courtois et P. Courtois, *Le livre noir de la médecine*, Editions Albin Michel, 2016

NB : la liste des auteurs, co-auteurs et contributeurs des manuels *Le Lamy* sont consultables sur le site officiel de la Maison d'Édition Lamy : <https://www.wkf.fr/accueil.html>

II. Rapports et analyses

- Analyse de la coresponsabilité des donneurs d'ordre aux transporteurs routiers de marchandises dans quatre pays de l'UE - Direction générale de la mer et des transports - Institut du droit international des transports, 2007
- Chiffres clés du transport Edition 2016 – Commissariat général au développement durable – Service de l'observation et des statistiques, mars 2016
- Inventaire des accidents technologiques survenus en 2016 - Bureau d'Analyse des Risques et Pollutions Industriels (BARPI), 26 septembre 2017
- Fiche thématique – IMPEL Ministère du Développement durable, janvier 2017
- Guide pratique pour le transport des marchandises dangereuses; Référentiel Fret interne à la SNCF, 2018
- La sureté du transport intermodal de conteneurs – Conférence européenne des ministres des transports – OCDE, 2005

- Rapport 010206-01 - Organisation du contrôle des transports de marchandises dangereuses, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer ; Ph. Follenfant, T. Galibert et P. Soilly ; mars 2016
- Rapport d'enquête de la société de classification japonaise NK relatif au naufrage du *MOL Comfort*
- Rapport d'enquête ferroviaire R13D0054 par le Bureau de la sécurité des transports du Canada
- Rapport explicatif des RU-CIM <http://otif.org/fr/>
- Rapport sur l'organisation du contrôle des transports de marchandises dangereuses par le CGEDD en 2016

III. Articles et synthèses

- Anonyme « Tragédie de Lac-Mégantic : *Irving Oil* plaide coupable à 34 infractions » ; *Huffpost*, 26 octobre 2017
- Anonyme « Erika : la Cour de Cassation confirme la condamnation de Total », *Le Monde*, 26 septembre 2012
- Anonyme « Déploiement d'un plan d'urgence à Lac-Mégantic » ; *Radio-Canada*, 7 juillet 2013
- Anonyme « 104 – Obligation d'information et de transmission des instructions du client » ; *Lamyline*, décembre 2017
- Anonyme « Un train de marchandises long d'un kilomètre et demi testé en France » ; *France info*, 21 janvier 2014
- Anonyme BLT n°2754 du 25 mai 1998
- Anonyme BLT n°2928 du 18 février 2002
- Anonyme BLT n°3030 du 12 avril 2004
- Anonyme BTL n°3595 du 2 mai 2016
- I. Bon-Garcin « Contrat de transport routier interne de marchandises », *Lexis360.fr*, 19 février 2018
- I. Bon-Garcin « Distinction entre transporteurs successifs, sous-traitant et commissionnaire de transport en droit français », *Uniform Law Review*, Volume 21, Issue 4, 1^{er} décembre 2016
- M.P. Camproux et D. Guihal « Revue juridique de l'environnement », volume 38, Editions Lavoisier
- P. Casson « Dommages et intérêts », *Dalloz.fr*, février 2017
- C. D'Estais « Rupture brutale des relations commerciales établies », *Village de la justice* du 12 novembre 2014
- Ph. Delebecque, « la Convention CMR, les transports superposés et multimodaux », *Revue droit uniforme*, Les 50 ans de la Convention CMR, 2006

- Ph. Delebecque, « Le transport multimodal », *Revue internationale de droit comparé*, Bristol, 1998
- L. Fedi « La mise en œuvre du VGM en France : premiers résultats », *Gazette de la chambre* n°43 du printemps 2017
- A. Garric « Un navire sombre dans l’océan indien avec des milliers de conteneurs » ; *Le Monde* du 27 juin 2013
- F. Letacq « Responsabilité des transporteurs routiers de marchandises et réparation des dommages » ; *IDIT*
- Maître Picovschi « Responsabilité contractuelle : la faute dans l’exécution du contrat » ; *avocats-picovschi.com* ; décembre 2015
- L. Radisson, « Un rapport officiel révèle la faiblesse du contrôle des transports ferroviaires de marchandises dangereuses », *actu-environnement.com* ; 7 juin 2016
- A. Riquier « Contrat-type Commission de transport » ; *Villagedelajustice.com* du 18 décembre 2013
- C. Salque « Fascicule 620 : Transport ferroviaire interne – Contrat de transport de marchandises – Obligations de la SNCF et de l’expéditeur lors de la formation du contrat », *lexis360* du 14 décembre 2011
- C. Schaub « Seize ans après l’Erika, le préjudice écologique bientôt gravé dans la loi », *Libération* du 13 mars 2016
- M. Tilche, « Cap sur le chargeur - Obligation de préconisation » Fatal silence, *Lamyline*
- Transports Canada « Caisse d’indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées » *tc.gc.ca*, 31 juillet 2018

IV. Législation et réglementation

- Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route de 1957 par la Commission économique pour l’Europe
- Convention de transport de Marchandise par Route à Genève du 19 mai 1956
- Code civil
- Code de commerce
- Code de la consommation
- Code de la route
- Code de l’environnement
- Code des transports
- Code maritime international des marchandises dangereuses

- Code pénal
- Contrats types de transport de marchandises
- Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974
- Directive 2004/35/CE du 21 avril 2004
- Directive 2008/68/CE du 24 septembre 2008
- Protocole E-CMR du 5 juin 2011
- Règlement CE n°1072/2009 du 21 octobre 2009
- Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses de 1999
- Règlement sur le TMD au Canada
- Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises issues de la COTIF à Berne du 9 mai 1980

V. Table de jurisprudence

- Cour de Cassation, chambre civile, arrêt du 7 novembre 1961, n°60-10459
- Cour d'appel de Montpellier, 2^{ème} chambre, arrêt du 25 juin 1987, n°84/2017
- Cour d'appel de Paris, 5^{ème} chambre, arrêt du 26 octobre 1988, n°85/16218
- Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 23 mai 1989, n°87-17883
- Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 14 mai 1991, n°89-17463
- Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 10 décembre 1991, n°90-16615
- Cour d'appel de Rouen, 2^{ème} chambre civile, arrêt du 4 juin 1992, n°835/91
- Cour de Cassation, chambre criminelle, arrêt du 8 décembre 1993, n°93-81734
- Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 1^{er} juillet 1997, n°95-12221
- Cour de Cassation, chambre criminelle, arrêt du 7 juillet 1998, n°97-81273
- Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 19 janvier 1999, n°96-18495
- Cour d'appel de Lyon, 3^{ème} chambre, arrêt du 15 septembre 2000, n°1998/02052

- Cour d'appel de Montpellier, 2^{ème} chambre arrêt du 15 janvier 2002, n°01/01078
- Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 14 janvier 2004, n°01-13.587
- Cour d'appel de Lyon, 3^{ème} chambre civile, arrêt du 19 mai 2005, n°03/01573
- Cour de Cassation, assemblée plénière, arrêt du 6 octobre 2006, n°05-13255
- Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 11 décembre 2007, n°06-18192
- Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 28 octobre 2008, n°07-17446
- Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 10 mars 2009, n°07-20084
- Cour d'appel de Bordeaux, 2^{ème} chambre, arrêt du 11 septembre 2012, n°10/07647
- Cour de Cassation, chambre criminelle, arrêt du 25 septembre 2012, n°10-82938
- Cour d'appel de Douai, 2^{ème} chambre, arrêt du 11 avril 2013, n°12/00850
- Cour de Cassation, chambre commerciale, arrêt du 9 juillet 2013, n°12-21001
- Cour d'appel de Rennes, chambre correctionnelle, arrêt du 27 septembre 2013, n°13/139
- Cour de Cassation, 2^{ème} chambre civile, arrêt du 16 janvier 2014, n°13-10566
- Cour de Cassation, chambre criminelle, arrêt du 5 février 2014, n°12-80154
- Cour d'appel de Grenoble, arrêt du 13 mars 2014, n°11/04002
- Cour d'appel de Toulouse, 2^{ème} chambre, arrêt du 13 mai 2015, n°13/03380
- Cour d'appel de Nîmes, 2^{ème} chambre commerciale, arrêt du 13 mai 2015, n°14/00247
- Cour d'appel de Rouen, 1^{ère} chambre civile, arrêt du 2 mars 2016, n°15/01875
- Cour d'appel Fort-de-France, chambre civile, arrêt du 5 juillet 2016, n°13/00722
- Cour d'appel de Douai, chambre 2, arrêt du 8 décembre 2016, n°15/01429

VI. Sites internet

- <http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr>
- http://ppsc-sppc.gc.ca/fra/nvs-nws/2017/26_10_17a.html (Service des poursuites pénales du Canada)
- <https://www.sncf.com/fr/logistique-transport/activites-ferroviaires/fret-sncf>
- www.aria.developpement-durable.gouv.fr
- <http://www.tsb.gc.ca/fra/index.asp> (Bureau de la sécurité des transports du Canada)
- <http://glossaire-international.com>
- <http://lexiquejuridique.fr>
- <https://www.service-public.fr>
- <http://www.senat.fr>
- <http://Alpavocat.fr>
- <http://www.logistiqueconseil.org>
- <http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr>
- <http://www.haute-vienne.gouv.fr>
- <https://www.transglobelogistiques.com>
- <https://www.meretmarine.com/fr>
- <https://www.lantenne.com>
- <http://www.georisques.gouv.fr>
- <https://www.unece.org>

Annexes

Table des annexes

Annexe 1 : Diagramme sur l'émission de CO2 par tonne kilométrique et par mode de transport en Europe, *European Environment Agency* ; P7

Annexe 2 : Photographies de la collision entre un TER et un poids lourd le 15 septembre 2016 près d'Aix-en-Provence ; *Journal 20 minutes* ; P12

Annexe 3 : Photographie de la catastrophe Lac-Mégantic, Paul Chiasson – Archives de *La Presse Canadienne* ; P14

Annexe 4 : Photographie de la catastrophe Lac-Mégantic, *Courtesy Transportation Safety Board of Canada* ; P14

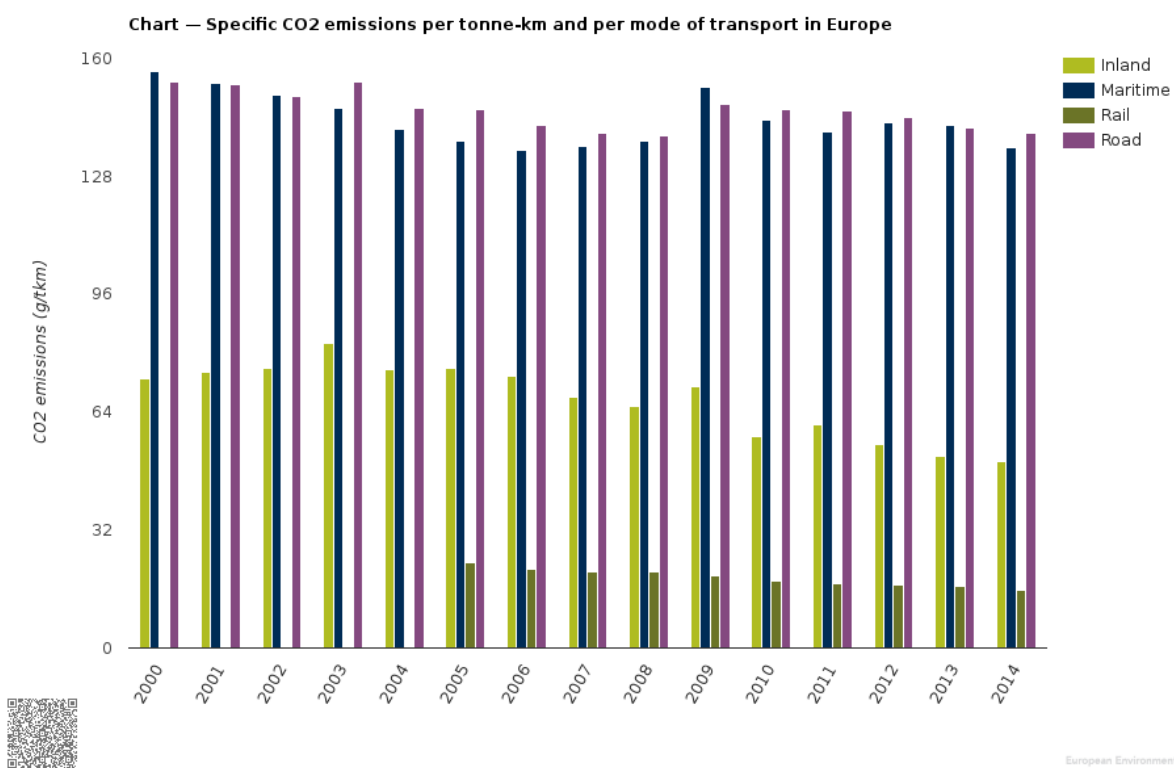
Annexe 5 : Photographie d'un équipement de pesée intégré à la chaussée, *DREAL Hauts-de-France* ; P36

Annexe 6 : Photographies du naufrage du *MOL Comfort robindesbois.com* et de *gcaptain.com* ; P36

Annexe 7 : Photographie du naufrage du *MOL Comfort*, *gcaptain.com* ; P36

Annexe 8. Extrait de l'arrêt du 27 septembre 2013 rendu par la Cour d'appel de Rennes (n°139/2013) ; P88

Annexe 1 : Diagramme sur l'émission de CO2 par tonne kilométrique et par mode de transport en Europe, *European Environment Agency*. P7



Annexe 2 : Photographies de la collision entre un TER et un poids lourd le 15 septembre 2016 près d'Aix-en-Provence ; Journal 20 minutes. P12



Annexe 3 : Photographie de la catastrophe Lac-Mégantic, Paul Chiasson – Archives de *La Presse Canadienne*. P14



Annexe 4 : Photographie de la catastrophe Lac-Mégantic, Courtesy Transportation Safety Board of Canada. P14



Annexe 5 : Photographie d'un équipement de pesée intégré à la chaussée, DREAL Hauts-de-France. P36



Annexe 6 : Photographies du naufrage du *MOL Comfort* robindesbois.org et gcaptain.com. P36



Annexe 7 : Photographie du naufrage du *MOL Comfort*, gcaptain.com. P36



N° 139/2013

3

associatif et la gestion environnementale de l'état ; elle sollicite une indemnisation proportionnelle à son engagement et aux infractions commises.

Le tribunal correctionnel a déclaré irrecevable la demande de réparation du préjudice écologique. Or, la pollution a provoqué une nuisance, une altération notable de l'avifaune et de son habitat, répondant aux caractères du dommage écologique.

Sur le préjudice écologique, la LPO indique consacrer 200 000 € à la gestion des zones humides de l'estuaire de la Loire. La pollution a anéanti ses efforts dans le cadre de sa mission de préservation des oiseaux et des écosystèmes dont ils dépendent, pendant deux années. La destruction des oiseaux peut être valorisée en se fondant sur la valeur unitaire fixée pour chaque espèce déterminée, conformément au barème de l'office national de la chasse du 10 novembre 2009.

L'évaluation est la suivante :

- 30 avocettes élégantes : 9 000 €
- 32 fous de bassan : 9 600 €
- 27 guillemots de Troil : 21 600 €
- 16 pingouins Torda : 12 800 €
- 4 macareux moine : 20 000 €
- 1 grèbe huppé : 85 €
- 173 indéterminés : 6 920 €

soit un total de 80 005 €. En prenant la valorisation la plus basse du budget annuel affecté par la LPO à la gestion de la zone de la baie de l'Aiguillon, soit 163 000 € pour deux ans, cela représente 326 000 €, somme à laquelle s'ajoute la valorisation des oiseaux trouvés sur le littoral à hauteur de 80 005 €. La LPO demande la condamnation de la SA TOTAL RAFFINAGE MARKETING à lui payer une somme arrondie à 400 000 € au titre du préjudice écologique.

La partie civile conteste l'analyse du tribunal selon laquelle les associations sont irrecevables à demander la réparation du préjudice écologique, cette action étant réservée aux collectivités territoriales et à leurs groupements (article L. 142-4 du code de l'environnement).

Or, la directive européenne du 21 avril 2004 a été transposée en droit français par la loi du 1er août 2008 applicable aux faits survenus après le 30 avril 2007. Dans ce cadre, le rôle des associations se limite effectivement à saisir l'autorité compétente afin que soient mises en oeuvre les mesures de prévention et de réparation des dommages environnementaux.

En revanche, la loi du 1er août 2008 ne fait pas obstacle à l'application des dispositions relatives à la responsabilité civile traditionnelle. Les associations conservent qualité et intérêt à agir dès lors qu'il a été porté atteinte aux intérêts collectifs qu'elles défendent sur le fondement de la responsabilité civile. Le régime découlant de la transposition de la directive sur la responsabilité environnementale ne couvre que partiellement le domaine des dommages environnementaux. Les dispositions nouvelles sont sans effet sur le droit des personnes victimes d'un dommage personnel d'en demander réparation en vertu des régimes de responsabilité existants. La loi du 1er août 2008 n'épuisant pas dans son entier le contentieux de la réparation des atteintes à l'environnement, la LPO a vocation à demander à ce qu'il soit fait application de la jurisprudence "Erika", découlant de l'arrêt de la cour d'appel de Paris du 30 mars 2010 et de l'arrêt de la cour de cassation du 25 septembre 2012.

Le préjudice écologique, distinct par sa nature de l'atteinte aux intérêts protégés et de l'atteinte à la réputation à l'image, doit être réparé distinctement car il a été défini comme celui "résultant d'une atteinte aux actifs environnementaux non marchands réparables par équivalent monétaire ; ce préjudice objectif, autonome, s'entend de toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel, à savoir notamment l'air, l'atmosphère, l'eau, les sols,

Table des matières

Remerciements.....	3
Sommaire.....	4
Table des Abréviations et sigles.....	5
Introduction.....	6
Partie 1. L'encadrement juridique et matériel de l'obligation d'information sur la marchandise.....	18
Titre 1. Evolution et multiplicité de l'encadrement de l'information sur la marchandise.....	18
Chapitre 1. L'encadrement de l'information sur la marchandise dans le transport international.....	18
Section 1. Approche contractuelle commune internationale : les Conventions Internationales de transport.....	18
Section 2. Limites notables des Conventions Internationales	21
Section 3. L'obligation d'information sur la marchandise dangereuse : un régime juridique renforcé	23
Chapitre 2. Les apports de l'encadrement juridique interne de l'information sur la marchandise.....	25
Section 1. L'encadrement interne de l'obligation d'information sur la marchandise	25
Section 2. Précisions apportées par les contrats types.....	27
Section 3. Le régime juridique interne du transport de marchandises dangereuses	30
Chapitre 3. Le contrôle encadré de l'information sur la marchandise	31
Section 1. Vérification directe du transporteur.....	32
Section 2. Autorités routières et ferroviaires compétentes dans le contrôle de l'information sur la marchandise	34
Section 3. Intermodalité : l'exemple de la pesée des conteneurs.....	36
Titre 2. L'obligation d'information sur la marchandise : simplicité théorique difficile à mettre en pratique	40

Chapitre 1. Contenu et étendue de l'obligation d'information sur la marchandise	40
Section 1. Information sur la marchandise : la prévention du risque contractuel.....	40
Section 2. Une information en vue de sécuriser le transport	43
Chapitre 2. Multiplicité des débiteurs de l'obligation d'information sur la marchandise	44
Section 1. Notion élargie du donneur d'ordre dans le transport	45
Section 2. Régime spécial du commissionnaire vis-à-vis de l'obligation d'information sur la marchandise	47
Section 3. Réciprocité dans l'échange d'informations sur la marchandise	49
Chapitre 3. Caractérisation matérielle et juridique de l'obligation d'information sur la marchandise	51
Section 1. Forme matérielle de l'obligation d'information sur la marchandise	51
Section 2. Nature juridique de l'obligation d'information sur la marchandise	53
Partie 2. Conséquences du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise.....	56
Titre 1. Outils juridiques et matériels au bénéfice du transporteur pour préserver la responsabilité et les intérêts de ce dernier.....	56
Chapitre 1. Conséquences directes dues à la découverte du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise.....	56
Section 1. Résiliation ou nullité du contrat par le transporteur	57
Section 2. Le droit à l'abandon de la marchandise	59
Chapitre 2. Etude comportementale du transporteur face au manquement à l'obligation d'information sur la marchandise	61
Section 1. Le risque de négligence du transporteur.....	61
Section 2. Rôle et conséquences des réserves	63
Section 3. L'apport de l'expertise dans la détermination de la cause du préjudice.....	64

Chapitre 3. Régime procédural et juridictionnel relatif au manquement à l'obligation d'information sur la marchandise	66
Section 1. La prescription relative à l'action contre l'auteur du manquement	66
Section 2. Compétences juridictionnelles et territoriales pour l'action en responsabilité à l'encontre de l'auteur du manquement	68
Titre 2. Conséquences civiles et pénales pour l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise	71
Chapitre 1. Intérêts de la distinction au sein des responsabilités de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise	71
Section 1. L'engagement de la responsabilité contractuelle de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise	71
Section 2. L'engagement de la responsabilité extracontractuelle de l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise	73
Chapitre 2. Réparation pratique du préjudice par l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise	76
Section 1. Réparation et prise en charge des frais, dommages et conséquences subis par le transporteur exécutant	76
Section 2. Réparation des dommages aux autres ayants droit à la marchandise	79
Section 3. Réparation des préjudices aux victimes tierces	81
Chapitre 3. Responsabilité pénale pour l'auteur du manquement à l'obligation d'information sur la marchandise	83
Section 1. D'un manquement à une obligation contractuelle à la qualification d'une infraction pénale	83
Section 2. La spécificité du préjudice environnemental consécutif au manquement à l'obligation d'information sur la marchandise	87
Conclusion	90
Bibliographie	92
Annexes	98