



UNIVERSITE PAUL CEZANNE AIX-MARSEILLE III

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

**LES ENJEUX DE LA LIVRAISON ET DE SES
OPERATIONS ANNEXES DANS LE TRANSPORT
INTERNE ROUTIER DE MARCHANDISES**

Mémoire

Sous la direction de :

Monsieur Christian Scapel

Présenté par :

Olivier Flonneau

Master II Droit du transport terrestre

Année universitaire 2008-2009

SOMMAIRE

Chapitre 1 - Les formalités de livraison et de ses opérations annexes

Section 1 - Les prémices de la livraison

Section 2 - Conditions et exécution du déchargement
et des opérations annexes

Chapitre 2 - Les causes de responsabilité liées à la livraison

Section 1 - Les dommages découverts à la livraison

Section 2 - Les particularités des avaries au déchargement

INTRODUCTION

Un étudiant en thèse écrivait dans les années 20¹ : « faire remarquer combien la réglementation de notre Code de commerce correspond peu aux nécessités de la pratique des transports est devenu un tel lieu commun, qu'il ne nous serait pas pardonné d'y insister ». Or, grâce à l'émergence notamment des contrats types, de la CMR et de l'apparition de nouveaux articles dans le Code de commerce, il n'est plus possible aujourd'hui d'être aussi affirmatif.

En effet, différents textes sont venus encadrer la pratique des transports, conférant aux voituriers, comme aux autres parties au contrat de transport, la sécurité juridique tant attendue depuis de longues décennies. Ainsi, les contrats types ont été initiés par la loi du 30 Décembre 1982 (loi d'orientation des transports intérieurs), dit LOTI. Ce sont des contrats validés par décret. Ils vont s'appliquer en l'absence de convention écrite, c'est-à-dire si les parties n'ont rien prévu, si la convention conclue ne répond pas à une question précise, si la convention est annulée en tout ou partie, ou si l'on se trouve dans l'impossibilité de discerner une disposition obscure de la convention. Il y a sept contrats types : *général*, *animaux vivants*, *marchandise périssable* ou *température dirigée*, *citerne*, *véhicules roulants*, *transport exceptionnel* et enfin *fonds et valeurs*.

Ces contrats types ont permis d'encadrer toutes les opérations indispensables au transport de marchandise, allant de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison au destinataire. Le contrat de transport, ou plus exactement peut-être, la prestation du transporteur dans le cadre de ce contrat, prend fin avec la livraison des marchandises. Or, de même qu'il ne faut pas confondre conclusion du contrat de transport et prise en charge de la marchandise, il importe de distinguer entre achèvement du déplacement et terminaison du contrat. Ainsi, l'arrivée des marchandises au lieu de destination ne marque-t-elle pas à elle seule la fin du contrat de transport et pas davantage l'envoi d'un avis d'arrivée. Il y aura donc toujours un décalage plus ou moins grand entre le moment de l'arrivée à destination et celui de la livraison. Quant à savoir à quel moment précis s'opère la livraison, deux conceptions se sont longtemps affrontées.

¹ René Michaud, « De la pratique des transports », thèse soutenue le 24 mars 1924 à Paris

La première d'entre elles est la thèse de la « livraison matérielle ». Selon elle, la livraison consisterait dans la prise de possession physique de la marchandise par le destinataire. Elle ne se réaliserait donc qu'au moment du retrait effectif et total de la marchandise des mains, c'est-à-dire du véhicule, du voiturier. Au regard de cette thèse, aucun des actes juridiques (reconnaissance de l'envoi, décharge au transporteur, paiement du port, etc.) que le destinataire peut accomplir avant de prendre possession de la marchandise ne réalise la livraison.

La seconde est appelée thèse de la « livraison juridique ». Selon elle ainsi que pour le professeur Rodière, notamment, cette conception procéderait d'une confusion entre livraison et enlèvement, la livraison s'opérant dès l'instant où le transporteur met la marchandise à la disposition du destinataire, qui l'accepte. Autrement dit, par symétrie avec la conclusion du contrat, la livraison serait elle aussi un acte purement consensuel se réalisant par le seul accord des parties, indépendamment de tout acte matériel de retrait de la marchandise. Présenté différemment, le problème est de savoir si la livraison réside dans la prise de possession effective de la marchandise ou dans la simple possibilité d'en prendre possession.

Cette distinction est importante même si le problème concerne avant tout le transport ferroviaire. En effet, en matière routière, où les réceptions s'effectuent presque toujours à domicile et où les destinataires n'ont pas pour habitude de donner décharge avant d'avoir retiré leur marchandise du véhicule, la livraison juridique et la livraison matérielle sont le plus souvent concomitantes.

Cependant, la distinction est tout de même primordiale. En effet, la présomption de responsabilité de l'article L. 133-1 du Code de commerce dure jusqu'à la livraison. Par conséquent, le transporteur subira plus longtemps ce régime de responsabilité très rigoureux avec la conception matérielle de la livraison qu'avec la conception juridique. Il sera, en particulier, présumé responsable des avaries survenant au cours du déchargement opéré par le client. Par ailleurs, tenant pour acquis que le contrat de transport ne prend fin que par la prise de livraison effective, la jurisprudence en déduit logiquement que le magasinage n'a pas pour effet de substituer un contrat de dépôt au contrat de transport. Le transporteur demeure donc garant, en tant que voiturier et selon les règles du contrat de transport, des marchandises en souffrance dans ses locaux² et il répond, par exemple, des dommages imputables au reconditionnement trop sommaire qu'il s'est contenté de réaliser après ouverture, puis refus des colis par le destinataire³.

² Cass. com., 22 octobre 1996, n°94-17143

³ CA Bordeaux, 2^{ème} Ch., 27 avril 1987, n°2081-85, Transcap c/ Audinet ès qualité

De plus, la définition de la notion de livraison a également son importance au plan de la formalité de l'article L.133-3 du Code de commerce⁴, obligeant le destinataire à adresser des protestations motivées au transporteur en cas d'avaries constatées à la marchandise. Cette formalité devant être accomplie dans les trois jours qui suivent celui de la réception des marchandises et étant admis que « réception » est synonyme de « livraison », ce délai de trois jours peut donc commencer à courir plus ou moins tôt selon que l'on adopte l'une ou l'autre thèse⁵.

Par ailleurs, au plan de la responsabilité civile en raison de la garde de la marchandise, à partir du moment où la marchandise a été réceptionnée, le transporteur n'en assume plus la garde, au sens de l'article 1384 du Code civil, qui se trouve transférée au destinataire. Ce dernier acquiert même la garde des marchandises (et donc la responsabilité des dommages qu'elles peuvent causer aux tiers) dès le déchargement lorsque cette opération lui incombe et que le véhicule du transporteur est dépourvu d'appareil de levage.

En tout état de cause, la notion de prise de possession implique un acte de volonté⁶, donc une acceptation consciente et délibérée de la marchandise par le destinataire. C'est pourquoi les contrats types dans leur version révisée et, notamment, le contrat type *général* dans son article 2.9, définissent la livraison comme « *la remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représentant qui l'accepte* »⁷. Les contrats types se prononcent donc en faveur d'une thèse originale qui tient tout à la fois et de la thèse matérielle et de la thèse juridique puisque la prise de possession physique se double d'une acceptation juridique, c'est-à-dire par le destinataire ou son représentant, qui se livre à un réel examen de la marchandise, qui signe le document de transport et formule toutes réserves éventuelles. Cette solution a d'ailleurs reçu l'aval de la Cour de cassation qui, bien que ne citant pas les contrats types, l'a faite sienne, notamment dans deux arrêts du 11 Juin 2003 et du 30 Juin 2004⁸.

La notion de livraison, en apparence claire, semble donc être plus complexe qu'il n'y paraît. Ainsi, elle ne sera envisagée que sous l'angle d'une matière précise. Il s'agira du transport intérieur routier de marchandise. En effet, une étude plus large englobant le transport

⁴ Art. L.133-3 du Code de commerce : « *La réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée* »

⁵ Cass. com., 6 février 1968, n°65-11250 ; et plus récemment CA Dijon, Ch. civ., 27 juin 2002, n°01/00271, SA Ludoparc c/ Transports Routaboule

⁶ CA Reims, 20 novembre 1996, n°2691/94, The British & Foreign c/ UTA

⁷ CA Rouen, 2^{ème} Ch., 20 janvier 2005, n°03/03554, Covea Fleet c/ ABX Logistics

⁸ Cass. com., 11 juin 2003, n°01-15663, Bull. civ., IV, n°98 ; Cass. Com., 30 juin 2004, n°03-10751, BTL 2004, p.503

routier international ou bien même les transports ferroviaire, fluvial, maritime et aérien demanderait un cadre plus étendu que ne le permet un mémoire. Une telle comparaison entre ces différents modes de transports ayant plus sa place dans un sujet d'étude de thèse. Cependant, dans la mesure du possible, et assez brièvement, des éléments de comparaison entre le transport intérieur routier et les autres modes de transports seront proposés ponctuellement tout au long du mémoire.

En revanche, il ne sera pas fait état des opérations de chargement, ni de la prise en charge par le voiturier, ni des différents aléas survenant durant la phase de transport proprement dite. Cependant, la livraison ne peut s'envisager sans l'opération de déchargement ainsi que toutes les autres opérations annexes qui lui sont indispensables. Ainsi, le présent mémoire appréhendera la notion dans son sens large. En cela, la livraison sera étudiée non seulement en tant qu'acte juridique mais également sous l'angle matériel. Cela signifie que la période étudiée s'étendra du laps de temps se situant immédiatement en amont de la livraison juridique, constitué notamment par les temps d'attente des chauffeurs avant le déchargement, et se terminera quelques jours après la remise au destinataire par la découverte éventuelle d'avaries aux marchandises. Bien évidemment, seront également envisagées toutes les opérations se situant entre ces deux points, comme l'est le déchargement de la marchandise. De prime à bord, cette conception peut paraître assez large. Mais il n'en est rien. En effet, comme il l'a déjà été exposé précédemment, la livraison ne peut s'entendre sans les opérations annexes qui font qu'elle puisse exister. Sans ces opérations dites annexes, elle ne peut se réaliser.

Ainsi, le but premier de ce mémoire sera de comprendre en quoi consistent les enjeux de la livraison et de ses opérations annexes dans le transport intérieur routier de marchandise.

Pour ce faire, il conviendra d'envisager d'une part les formalités de livraison (Chapitre 1) et d'autre part les causes de responsabilités liées à la livraison (Chapitre 2). En effet, il est impossible de comprendre en quoi consistent les enjeux de la livraison sans avoir au préalable étudié les formalités inhérentes à la livraison de marchandise. Cette partie permettra de voir quels sont les différents modes de livraison envisageables et de quelles manières ils se déroulent. Par la suite, ce constat effectué, la deuxième partie permettra quant à elle de dégager les responsabilités des parties au contrat de transport en fonction des types de livraison abordés dans la partie précédente.

CHAPITRE 1 - LES FORMALITÉS DE LIVRAISON

ET DE SES OPÉRATIONS ANNEXES

L'acte de livraison est une notion en apparence simple qui pourtant se compose de nombreuses opérations tant en aval qu'en amont. En effet, avant d'accomplir la livraison proprement dite, les transporteurs doivent surmonter quelques étapes que constituent les prémices à la livraison (Section 1) avant de pouvoir réellement exécuter, sous certaines conditions, le déchargement (Section 2).

SECTION 1 - LES PRÉMICES DE LA LIVRAISON

Les contrats types ne précisent pas entre quelles heures de la journée le transporteur est autorisé à se présenter à l'établissement destinataire. En revanche, tous prévoient que les délais de déchargement non accomplis à 18 heures sont suspendus jusqu'au lendemain 8 heures.

On peut donc en déduire que, sauf accord avec son client, le transporteur est fondé à se présenter à n'importe quel moment entre 8 et 18 heures, les délais n'étant pas suspendus pendant la coupure du déjeuner et continuant donc à courir entre 12 et 14 heures.

Par ailleurs, le samedi demeure légalement un jour ouvrable, bien que de nombreuses entreprises industrielles ou commerciales soient fermées ce jour-là. Le transporteur est donc fondé à se présenter le samedi comme tout autre jour, à moins qu'il n'ait été informé de la fermeture de l'établissement destinataire, lors de la conclusion du contrat de transport.

Les transporteurs doivent respecter ces règles découlant de la pratique, ce qui pourtant ne leur garantit pas une livraison immédiate, ou simplement différée (§1). En effet, d'autres paramètres entrent en jeu qui peuvent confiner à une immobilisation de leur véhicule ou même à une impossibilité de livrer (§2).

§1- Entre livraison immédiate et livraison en l'absence

La livraison immédiate (A) au destinataire, en ce sens que la marchandise est remise directement entre les mains du destinataire, est plus sécurisante pour le transporteur. Cependant, la pratique des transports a apporté une nouvelle catégorie de livraison qui elle peut effrayer certains d'entre eux, la livraison en l'absence (B).

A - Livraison immédiate

Les contrats types *général*, *température dirigée* et *animaux vivants* disposent « *les lieux désignés par le donneur d'ordre doivent être accessibles sans contrainte ni risque particulier pour des véhicules de caractéristiques usuelles pour le transport considéré* »⁹. Quelque soit le tonnage transporté, le transporteur n'est donc plus tenu de livrer en un point où, pour une raison quelconque, son véhicule ne peut accéder sans risque. Pour cette raison, il satisfera à ses obligations en mettant la marchandise à la disposition du destinataire au point accessible le plus proche du lieu prévu pour la livraison. De plus, bien qu'il s'agisse de réglementation et non plus de contrat, les divers contrats types précisent que le transporteur se conforme au protocole de sécurité institué par l'arrêté du 26 avril 1996¹⁰.

1 - La remise au sein des locaux du destinataire

a - Le protocole de sécurité

Le protocole de sécurité¹¹ est issu de l'adaptation des dispositions du Code du travail concernant la coactivité des entreprises aux opérations de transport. A l'origine, la mise en œuvre du plan de prévention concernait toutes les interventions d'entreprises extérieures chez des entreprises utilisatrices. Les opérations de chargement et de déchargement étaient donc concernées. Cependant, les activités de chargement et de déchargement ne couvrent pas forcément 400 heures sur 12 mois et le recours à un plan de prévention écrit était donc peu

⁹ Contrat type général, Article 10

¹⁰ NOR : TAST9610664A, JO 8 mai 1996

¹¹ Modèle de protocole de sécurité reproduit en annexe 1

usité. Or, ces activités présentent bel et bien des risques importants du fait des opérations de manutention et de la circulation engendrées dans les entreprises. Ceci est d'autant plus vrai lors des opérations de chargement et de déchargement mettant en jeu des marchandises dangereuses. Ainsi, en vertu de l'arrêté du 26 avril 1996¹², toutes les opérations de chargement et de déchargement doivent faire l'objet d'un protocole de sécurité. De plus, ces dispositions ont été intégrées dans le Code du travail à l'article R.237-1 et suivant devenus l'article R.4511-1 nouveau. En d'autres termes, l'arrêté du 26 avril 1996 adapte le décret du 20 février 1992 au transport et, plus particulièrement, les activités concourant au chargement et déchargement. Il s'agit, par ce document, de se livrer, d'une part, à une évaluation des difficultés pouvant naître de l'interférence des personnels des deux entreprises et d'essayer, d'autre part, de les éliminer *a priori* par le biais de procédures, précautions ou échanges d'informations.

De plus, tous les contrats types prévoient que les lieux de chargement et de déchargement désignés par le donneur d'ordre doivent être accessibles pour le véhicule « *sans contrainte ni risque particulier* »¹³. Cette exigence d'accessibilité signifie notamment que le transporteur n'est pas tenu de livrer en un point donné si, pour une cause quelconque, son véhicule est exposé à un risque. Dès lors, avant le déplacement, le donneur d'ordre doit s'assurer que les lieux qu'il désigne (tant pour le chargement que pour le déchargement) sont sans contrainte. A défaut, si un dommage arrive au véhicule, il en serait responsable. En contrepartie, tout conducteur se trouvant dans les locaux d'une entreprise tierce doit respecter les consignes qui y sont applicables. Tous les contrats types rappellent, à ce propos, l'obligation de respecter les prescriptions des protocoles de sécurité établis en application de l'arrêté du 26 avril 1996 et, plus généralement, « *toutes les règles de sécurité en vigueur dans les lieux où il est amené à intervenir* ».

A la lettre même de l'arrêté du 26 avril 1996, l'élaboration d'un Protocole n'est obligatoire que dans la mesure où le chargement ou le déchargement est exécuté par l'entreprise extérieure, autrement dit par le transporteur. Toutefois, en réponse à des demandes de précisions émanant d'organisations professionnelles ou d'entreprises, le ministère du Travail a indiqué que la notion de chargement et de déchargement doit s'entendre comme couvrant la période comprise entre le moment où le représentant de l'entreprise extérieure se présente à l'entrée du site utilisateur et celui où il le quitte, de sorte qu'elle englobe l'ensemble

¹² NOR : TAST9610664A, JO 8 mai

¹³ Contrat type « général », art. 10 ; contrat type *citernes*, art. 12 ; contrat type *voitures*, art. 9.1, par exemple

des actes concourant à la mise en place ou à la dépose des marchandises, y compris la circulation et le stationnement du véhicule sur ce site.

L'ensemble des opérations de chargement et de déchargement est concerné par le protocole de sécurité. Les notions de chargement et déchargement doivent être entendues comme *« toute activité concourant à la mise en place sur ou dans un engin de transport routier, ou à l'enlèvement de celui-ci, de produits, fonds et valeurs, matériels ou engins, déchets, objets et matériaux de quelque nature que ce soit »*.

Dés lors, l'entreprise d'accueil est astreinte à certaines obligations. En premier lieu, elle établit le protocole de sécurité sur la base des informations transmises par le transporteur. Par la suite, le protocole de sécurité doit contenir toutes les informations et indications nécessaires à l'évaluation des risques ainsi que les mesures de prévention et de sécurité qui doivent être observées. Ainsi, les informations transmises par l'entreprise d'accueil, par le biais du protocole de sécurité, sont diverses et variées. Celui-ci présente les consignes de sécurité, et particulièrement celles qui concernent l'opération de chargement ou de déchargement. Il indique également le lieu de livraison ou de prise en charge, les modalités d'accès et de stationnement au poste de chargement ou de déchargement accompagné d'un plan et des consignes de circulation. En outre, il précise les matériels et engins spécifiques utilisés pour le chargement ou le déchargement et les moyens de secours en cas d'incident ou d'accident. Enfin, le protocole de sécurité nomme le responsable désigné par l'entreprise d'accueil, auquel l'employeur délègue ses attributions.

Lorsque les opérations sont répétitives (c'est-à-dire les marchandises sont similaires, les opérations sont exécutées aux mêmes emplacements avec des moyens identiques et selon un même mode opératoire) un seul document peut être établi. Et il restera applicable aussi longtemps que les chefs d'entreprise respectifs considèrent qu'un de ces éléments n'a pas subi de modification significative. Mais il est recommandé de revoir régulièrement ce document, notamment lorsqu'un nouveau dirigeant entre en fonction.

Cependant, l'entreprise d'accueil n'est pas la seule à être assujettie à des obligations. Le transporteur doit lui transmettre certains éléments. Il s'agit des caractéristiques du véhicule, autrement dit son aménagement et ses équipements, ainsi que la nature et le conditionnement de la marchandise. Enfin, le transporteur devra soumettre les précautions ou suggestions particulières résultant de la nature des substances ou produits transportés, notamment celles qui sont imposées par la réglementation relative au transport de matières dangereuses.

Bien évidemment, après la réalisation du protocole de sécurité, le transporteur devra soumettre celui-ci à son conducteur et l'informer des dispositions particulières et notamment des consignes de sécurité. A titre dérogatoire, le protocole de sécurité peut être réalisé à l'arrivée du véhicule, lorsque le transporteur ne pouvait être identifié préalablement par l'entreprise d'accueil ou lorsque l'échange préalable n'a pas permis de réunir toutes les informations nécessaires.

Par ailleurs, les règles de coordination décrites dans le cadre du plan de prévention des risques s'appliquent aussi au protocole de sécurité. Il en va ainsi de l'inspection commune des lieux de travail, de l'analyse des risques, de l'information des CHSCT¹⁴, mais aussi de la rédaction du protocole de sécurité lui-même.

Lorsque le transport concerne des marchandises dangereuses, le protocole de sécurité doit être adapté à cette particularité. En effet, le transport routier de marchandises dangereuses est régi par l'ADR¹⁵, accord international applicable dans les différents pays signataires. En France, l'ADR est repris et complété par l'arrêté du 1^{er} juin 2001¹⁶. Cet arrêté rend obligatoire l'application de l'ADR en France et définit les conditions particulières liées aux transports effectués sur le territoire national. L'ADR définit la classification des matières dangereuses et l'organisation des transports de l'emballage au déchargement. Il fixe aussi les obligations de sécurité de chacun des intervenants (expéditeur, chargeur, remplisseur, transporteur, destinataire) dans les opérations de chargement et de déchargement. A l'arrivée au lieu de déchargement, le véhicule et son conducteur doivent satisfaire aux dispositions réglementaires, notamment en ce qui concerne la sécurité, la propreté et le bon fonctionnement des équipements propres au véhicule utilisé lors du déchargement. Le chargement ne doit pas être effectué s'il s'avère, par un contrôle des documents et un examen visuel du véhicule et de ses équipements, que celui-ci ou son conducteur ne satisfont pas aux dispositions réglementaires. De même, le déchargement ne doit pas être effectué si les mêmes contrôles montrent des manquements qui peuvent mettre en cause la sécurité de l'opération.

Le défaut de protocole de sécurité est un délit passible d'une amende de 3 750 €uros, appliquée autant de fois que de salariés de l'entreprise concernés par l'infraction¹⁷. En outre, l'absence et/ou l'inobservation du protocole peuvent avoir des conséquences beaucoup plus graves sur le plan de la législation des accidents du travail et conduire à des poursuites pour

¹⁴ Comité d'Hygiène et de Sécurité et des Conditions de Travail

¹⁵ ADR : Accord Européen relatif au Transport de marchandises dangereuses par route

¹⁶ NOR : EQU0100809A, JO 30 juin

¹⁷ Code du travail art. L. 263-2 ancien, L.4741-1 nouveau

homicide ou blessures involontaires. De plus, le protocole de sécurité est un document établi en commun. A ce titre, entreprise d'accueil et transporteur sont théoriquement responsables de son éventuelle absence ou de son inobservation. En pratique, toutefois, la sanction sera exercée plus vraisemblablement sur l'entreprise d'accueil, c'est-à-dire au départ, sur le chargeur¹⁸, et à l'arrivée, sur le destinataire¹⁹, l'arrêté du 26 avril 1996 en son article 5 imposant à cette dernière, dès lors qu'elle n'a pas en sa possession toutes les données utiles, de « *fournir et de recueillir par tous moyens les éléments s'y rapportant* ». Néanmoins, un transporteur non coopératif risque aussi des poursuites pénales²⁰.

b - La livraison dans un établissement industriel et commercial

La livraison effectuée dans un établissement industriel et commercial est la livraison en usine, dans un entrepôt, un hypermarché... Le contrat type général pose comme première règle que le lieu de chargement ou de déchargement désigné par l'expéditeur ou le destinataire soit accessible, sans contrainte ni risque particulier, pour des véhicules de caractéristiques usuelles pour le transport en cause. Dès lors, si tel n'est pas le cas, la remise de la marchandise doit s'opérer à la grille d'entrée de l'établissement et non au sein même de son site.

Pour éviter ces désagréments, le donneur d'ordre doit donc, lors de la conclusion du contrat, informer le transporteur des éventuelles particularités restrictives de ses établissements ou de ceux du destinataire.

Dans le cas d'un déchargement dit normal, le transporteur doit amener son véhicule à l'endroit souhaité par le destinataire et mettre les colis à terre, au pied du véhicule²¹. Ses obligations s'arrêtent à ce stade. De ce fait, la marchandise peut être doublement qualifiée. D'une part, elle est livrée puisque sortie de l'engin de transport, et d'autre part, livrée à domicile, puisque déposée dans l'enceinte de l'établissement destinataire.

Ainsi, l'opération consistant à rentrer la marchandise à l'intérieur de ses locaux au moyen d'un chariot élévateur conduit par l'un de ses préposés relève de la responsabilité du destinataire, quand bien même le transporteur serait venu préalablement reconnaître les lieux.

¹⁸ Cass.Crim., 4 janvier 2005, n° F 04-83.672

¹⁹ CA Grenoble 1^{ère} Ch.corr., 7 janvier 2005, n°04-00308

²⁰ Cass. crim., 30 mai 2007, n°06-87.564

²¹ Contrat type *général*, Art. 7-1

c - Le cas particulier de la livraison sur chantier : le camion suiveur

La livraison sur un chantier est particulière, en ce sens que différents corps de métiers peuvent être présents sur le même site. Par voie de conséquence, pour une même adresse de livraison peut correspondre un panaché de destinataires. Il est donc primordial que le transporteur identifie de manière certaine le réel destinataire. A ce titre, le transporteur doit demander au destinataire une décharge qui soit probante²² et qui ne consiste pas en un vague paraphe qui ne sera ensuite reconnu par personne. Pour ce faire, le transporteur peut s'appuyer sur les contrats types²³ qui prévoient que la décharge soit accompagnée du cachet commercial de l'entreprise²⁴. Si ce dernier ne peut être apposé sur le document de transport, le réceptionnaire devra à tout le moins indiquer en clair son nom et sa qualité. En outre, le cachet commercial suffit à prouver la livraison et à engager l'établissement²⁵ puisque toute entreprise a l'obligation « *de garder ses sceaux* » et faire en sorte que seules des personnes habilitées puissent en disposer²⁶.

Ces formalités sont essentielles puisque, en cas de contestation de signature, il revient au transporteur de prouver que la marchandise a bien été livrée²⁷. Par exemple, la responsabilité du transporteur sera engagée s'il s'avère que la signature de la personne qui réceptionne habituellement la marchandise a été contrefaite, la preuve étant faite par la production du planning de congés de l'entreprise réceptionnaire²⁸.

Dés lors, la pratique de certains chauffeurs, consistant à déposer les colis au seuil de la porte et en émargeant eux-mêmes le document de transport à la place du destinataire, est doublement dangereuse. D'une part, au plan contractuel, le destinataire pourrait réclamer au transporteur la valeur du colis même s'il en a pris possession à son retour. D'autre part, au plan pénal, le chauffeur pourrait être poursuivi pour faux en écriture.

Par ailleurs, la livraison sur chantier présente certaines singularités, telle l'utilisation du camion suiveur. Le camion suiveur est un véhicule qui suit un chantier et qui, en quelque sorte, est un entrepôt roulant dans lequel le destinataire pioche au fur et à mesure de ses

²² CA Paris, 23 mai 1991, n° 89-17186, Piergils c/ Medtrans, BTL 1992, p. 12

²³ Contrat type *général*, Art. 9

²⁴ Cass. com., 15 mai 1984, n° 82-14.399, BT 1984, p. 526 ; CA Paris, 5^e ch., 5 novembre 1992, Prévot c/ SFAC et Ronazur

²⁵ CA Paris, 5^e ch., 3 novembre 1988, n° 86-13516, Iberia c/ Lebrun et a.

²⁶ Cass. 1^{re} civ., 10 octobre 1995, n° 93-15.410

²⁷ Cass. com., 15 décembre 1992, n° 90-17.198, Bull. civ. IV, n° 419 ; CA Rouen, 2^e ch., 20 janvier 2005, n° 03-03554, Covea Fleet c/ ABX Logistics, BTL 2005, p. 374.

²⁸ CA Paris, 5^e ch. A, 30 juin 2004, n° 02-08248, Aviva c/ Dell Computer, BTL 2004, p. 536

besoins. La notion juridique de livraison est restée pendant longtemps très floue. Aucun texte, avant l'émergence des contrats types en 1999, ne la définissait. Pour certains, elle s'entendait de la remise physique, pour d'autres de l'acceptation juridique de la marchandise. Dans le premier cas, les conséquences pouvaient être plus lourdes pour le transporteur. Tant qu'il n'y avait pas eu remise matérielle, il n'y avait pas livraison, même si le destinataire avait tacitement accepté l'envoi. Si le déchargement, c'est-à-dire la mise en possession physique, était différé et qu'un dommage survienne entre temps, il revenait au voiturier. De plus, si l'on admettait que l'appréhension matérielle de l'envoi constituait la réception au sens de l'article L133-3 du Code de commerce, la formalité de la protestation motivée démarrerait beaucoup plus tôt, de même que la prescription. La jurisprudence a accepté ces conditions. Ainsi, elle a admis à propos d'un lot de fromages que le destinataire avait tacitement accepté l'envoi et simplement repoussé le déchargement, de sorte « *que le transporteur avait accompli son obligation* », autrement dit qu'il avait accepté la marchandise. Les magistrats ont retenu la même solution au sujet d'un vol survenu alors que la marchandise était en charge dans la remorque chez le destinataire qui, là encore, avait différé la réception.

Cependant, la livraison implique non seulement la prise de possession mais aussi la reconnaissance de la marchandise, pour l'accepter (avec ou sans réserve) ou la refuser. Elle revêt donc un double caractère matériel et physique.

Lors de leur révision en 1999, les contrats types ont défini la prise en charge et la livraison qui s'entendent de la remise physique de la marchandise, au transporteur au chargement, au destinataire au déchargement, qui l'acceptent. La livraison, comme la prise en charge, s'entendent donc désormais d'une double acceptation matérielle et juridique.

Cependant dans le cas d'un camion-entrepôt, il est difficile de situer ce moment. En effet, trois hypothèses peuvent être envisagées. La livraison sera-t-elle réalisée par l'arrivée du camion sur le site, lors des différentes ponctions effectuées dans le camion selon les besoins du chantier ou bien encore, au déchargement complet de la marchandise? Les deux dernières hypothèses augmentent le risque, pour le transporteur, de voir sa responsabilité engagée sur les dommages encourus par la marchandise, ce qui peut paraître inéquitable. Dès lors, la première hypothèse a été retenue par les juges, surtout si le destinataire a accepté en bloc les marchandises dès leur arrivée. Par ce seul fait, il a mis fin au contrat de transport et à la présomption de responsabilité qui l'accompagne.

Quand les dommages interviennent lors du déchargement d'un envoi de plus de trois tonnes, ils incombent au destinataire. Si le transporteur reste passif, l'on ne peut lui imputer l'avarie. Cette position est, du reste, conforme à la loi sécurité-modernité. Le voiturier remplit

son contrat en mettant à disposition une marchandise acceptée puisque aussitôt utilisée. C'est alors au destinataire qu'incombe la garde des matériaux dont l'opérateur n'assume plus la responsabilité au titre du contrat de transport. La cour de cassation²⁹ a ainsi jugé depuis longtemps que la responsabilité du transporteur cessait dès le déchargement, quand celui-ci relevait du destinataire et que le véhicule était dépourvu de moyen de manutention.

Quant à l'immobilisation du véhicule, cette dernière doit bien évidemment être rémunérée. Si l'opération se poursuit durant plusieurs jours sur accord des parties, l'on ne se trouve plus dans le cas classique du dépassement des temps d'attente au déchargement. L'on ne se trouve pas d'avantage dans un cas d'empêchement à la livraison. Il ne peut donc s'agir que d'une location du véhicule ou celle d'un prêt à usage, ou plus simplement, d'une prestation annexe au transport qui a pris fin. Il restera aux parties de négociier de cette mise à disposition.

2 - La remise hors des locaux du destinataire

La marchandise doit être remise à la personne désignée comme destinataire sur le document de transport ou à son mandataire dûment accrédité, cette dernière qualité n'étant pas facile à apprécier.

a - Les commerces sur rue

La livraison à commerce sur rue est celle qui sans conteste pose le moins de difficultés d'ordre juridique. En effet, l'art 7-1 du contrat type *général* est très clair. La livraison doit s'opérer au seuil même du magasin. Le chauffeur n'a pas l'obligation de transporter la marchandise jusque dans l'arrière-boutique³⁰ et, a fortiori, à descendre ou à monter à la réserve pour y déposer les colis. Cette opération n'est qu'un geste commercial, voire même de sympathie.

Concernant les commerces situés en étage d'immeuble, il convient d'appliquer les règles de la livraison en immeuble collectif.

²⁹ Cass. 2^{ème} civ., 20 février 1980 ; BT 1980, p.200 ; Cass. com., 21 juillet 1987 ; BT 1987, p.516

³⁰ CA Aix-en-Provence, 30 janvier 1981, BT 1981, p. 257

b - Les immeubles collectifs

Le problème juridique inhérent à la livraison dans les immeubles collectifs consiste dans la définition même de domicile. Cette notion peut recouvrir à la fois l'appartement habité par le destinataire et l'immeuble de ce dernier. La lumière vient de la lecture de l'art 7-1 du contrat type *général* qui évoque la notion de « *seuil de l'habitation* ». La jurisprudence a, de plus, clarifié les choses en précisant que le domicile du destinataire ne peut être que son appartement personnel et en aucune façon le hall de l'immeuble collectif où il est situé³¹. Par voie de conséquence, c'est à la porte de l'appartement du destinataire, donc le plus souvent en étage, que la marchandise doit être livrée.

Par ailleurs, en mentionnant l'étage dans la case du document de transport consacré à l'identification du destinataire, l'expéditeur peut clarifier les choses et définir de manière précise le lieu exact de la livraison³². De cette manière, aucune discussion ne devrait être permise.

Si le transporteur ne souhaite pas effectuer les livraisons en étage pour des colis dépassant un certain volume ou poids, il devra le faire savoir à son donneur d'ordre en portant à sa connaissance les conditions générales qui, bien évidemment, font état de ces conditions, les contrats types n'étant que supplétifs.

En revanche, si le transporteur doit livrer même au sein des étages, le destinataire et/ou le donneur d'ordre doivent lui fournir les particularités de configuration de l'immeuble non envisageables³³, tel qu'un digicode, sous peine de tomber sous le coup d'un empêchement à la livraison³⁴.

c - Aux tiers

Dans certains cas, pour des raisons logistiques ou de convenance, le destinataire peut vouloir faire parvenir sa marchandise non pas chez lui, mais chez un tiers. Le lieu de livraison ne coïncide donc pas toujours avec le domicile du destinataire. Dans ce type de livraison, le tiers réceptionnaire doit être considéré comme un mandataire du destinataire. A ce titre, le

³¹ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 30 mars 2006, n° 04/03760 ; CA Paris, 5^e ch., 10 févr. 1994, n° 92-4191, Cauvin & Palle et a. c/ Cible Air Fret, BTL 1994, p. 427

³² CA Paris, 22 mai 1975, BT 1975, p. 271

³³ CA Aix-en-Provence, 30 janv. 1981, BT 1981, p. 257

³⁴ Voir infra Chap. 1, section 2

tiers réceptionnaire doit apparaître en tant que tel dans les documents de transport. Autrement dit, tiers réceptionnaire et destinataire doivent faire l'objet d'une désignation distincte.

Dés lors, le transporteur commet une faute en livrant la marchandise à ce tiers sans s'assurer qu'il était bien mandaté par le destinataire nominal³⁵. Le fait même que le destinataire prenne la précaution de faire expédier la marchandise à son nom, et non pas au nom du tiers chez lequel il se fait domicilier, montre bien qu'il entend en conserver seul la libre disposition.

En outre, la livraison faite à un tiers ne pouvant être regardé comme son mandataire, équivaut à une perte totale pour le véritable destinataire³⁶. Elle engage la responsabilité du transporteur qui, parfois, peut s'analyser en faute lourde³⁷, sauf lorsque le tiers qui a pris livraison était porteur d'une pièce lui conférant l'apparence d'un mandataire accrédité. Il s'agit, tout simplement, de l'application de la théorie du mandat apparent. De ce fait, en application de cette théorie, le réceptionnaire peut voir sa responsabilité engagée si la mauvaise identification du destinataire réel est de son fait³⁸. De même, la responsabilité du destinataire peut être retenue si, par des ordres insuffisamment clairs, il participe à la livraison erronée³⁹.

Enfin, même si le tiers a restitué la marchandise au véritable destinataire, il est possible de se poser la question de savoir si la responsabilité du transporteur est engagée. Celle-ci ne sera engagée que si le destinataire a subi un préjudice. Par exemple, les juges n'octroieront pas d'indemnité au destinataire si ce dernier était dans l'incapacité de payer la marchandise à la livraison⁴⁰.

d - A concierge

Dans l'hypothèse d'une livraison chez un particulier, le transporteur trouve souvent porte close. Dans le but de gagner du temps ou pour rendre service au destinataire, le transporteur, plus particulièrement l'expressiste, peut être tenté de laisser le colis ou le pli au concierge. Toute la question est de savoir si le transporteur en a juridiquement la possibilité.

³⁵ Cass. com., 9 décembre 1965, n° 63-10.110, BT 1966, p. 46

³⁶ Cass., 3 novembre 1947, BT 1948, p. 72 ; CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 30 mars 2006, n° 04/03760, BTL 2007, p. 183

³⁷ Cass. com., 11 juillet 1995, n° 93-17.477, Bull. civ. IV, n° 215

³⁸ CA Nancy, 2^e ch., 2 mars 1992, n° 546/92, Magasins Généraux d'Epinal c/ Elf France, BTL 1993, p. 83

³⁹ CA Paris, 5^e ch., 11 avril 2002, n° 2000/12330, Ess Food c/ TFE et Edard, BTL 2002, p. 418

⁴⁰ CA Paris, 5^e ch., 21 février 1985, Leva c/ Miro

L'annexe 1 à la convention collective nationale des gardiens, concierges et employés d'immeuble précise que les intéressés ne doivent recevoir et conserver que les colis ne comportant pas de signature de décharge ou de remboursement. Le concierge n'est donc pas *a priori* habilité à recevoir des colis contre des charges pour le compte du destinataire et il appartient au transporteur de prouver, dans chaque cas, qu'il avait bien reçu mandat exprès ou tacite à cet effet⁴¹. Ce mandat peut résulter, par exemple, d'une clause du règlement de copropriété ou d'une résolution de l'assemblée générale des copropriétaires.

Par voie de conséquence, il s'agit en réalité de l'application de la théorie du mandat et de l'application du régime de la remise de la marchandise à tiers non dénommé.

3 - La livraison dans Paris

Fin 2003, un accord débouchant sur une nouvelle réglementation a été convenu entre les fédérations de transporteurs et l'adjoint à la circulation du maire de Paris de l'époque, Monsieur Denis Baupin concernant les aires de livraison dans Paris.

En effet, empêchés par les banquettes de béton protégeant les nouveaux couloirs de bus de gagner les trottoirs et de s'y arrêter, les livreurs en étaient réduits à s'immobiliser sur la chaussée centrale. Cela avait pour conséquence de provoquer des embouteillages supplémentaires et des situations à risques pour tous les usagers de la route. Il fallait donc convertir les élus parisiens à la logique et la logistique de l'approvisionnement des magasins, des ateliers, des bureaux... La difficulté était double. D'une part, il fallait rappeler aux usagers parisiens qu'ils étaient également des consommateurs. D'autre part, il fallait trouver des solutions techniques et juridiques nouvelles, ce qui s'est avéré être le plus ardu.

Le Code de la route n'avait pas initialement prévu que des véhicules chargent et déchargent des marchandises dans la rue. Pour travailler sur la voie publique, les livreurs devaient jusqu'alors, comme tous les autres conducteurs, se plier aux seules possibilités autorisées par l'article R110-2 : l'une sûre, le stationnement (mais les emplacements autorisés sont trop rares et éloignés des lieux à desservir), l'autre précaire, l'arrêt à proximité sur la chaussée (mais il faut rester au volant ou du moins proche du véhicule pour pouvoir le déplacer et libérer le passage).

⁴¹ Cass., 5 avril 1954, BT 1954, p. 422

Coincée entre ces deux qualifications et dans l'incapacité de multiplier les parkings, la mairie ne pouvait que faciliter les immobilisations sur les chaussées et les trottoirs. Aussi, a-t-elle accepté une solution intermédiaire nouvelle : l'arrêt, mais sur un emplacement protégé, réservé aux professionnels, l'aire de livraison.

Après négociations, les fédérations de transporteurs et la mairie de Paris ont abouti à une définition commune dont les conditions sont les suivantes : « *une aire de livraison est une section de voirie signalée par des panneaux spécifiques ou des aménagements spéciaux réservée à l'arrêt des véhicules des transporteurs à même de justifier de leur qualité professionnelle, notamment par l'apposition sur le pare-brise d'un macaron délivré par les pouvoirs publics, afin qu'ils puissent effectuer des opérations de chargement et de déchargement pour leur propre compte ou pour le compte d'autrui. Le conducteur doit rester à proximité pour céder éventuellement le passage à d'autres véhicules prioritaires. La durée autorisée de l'arrêt tient compte des temps prévus au contrat type de transport routier de marchandises approuvé par décret. Dès qu'il arrive sur l'aire de livraison, le conducteur règle le disque qui permet d'assurer le respect de la durée autorisée.* »

Certains automobilistes ont dénoncé ce privilège accordé aux transporteurs. Cependant il s'agit bien d'une avancée tant au niveau de la circulation urbaine que d'un point de vue environnemental puisque cette mesure tend à fluidifier la circulation. Cette exclusivité profite aussi bien aux professionnels dits publics, inscrits au registre, qu'à tous ceux dits privés (à même de justifier de leur qualité) qui livrent aux succursales de leur société et à leurs clients. De plus, elle ne contredit nullement le principe d'égalité des citoyens et des usagers de la route. En effet, est-il encore utile de rappeler que l'égalité n'est point l'uniformité, mais l'obligation de traiter pareillement les personnes identiques et laisse tout de même la faculté de traiter différemment les personnes ressortissant à des situations différentes.

Pour permettre cette particularité, les acteurs de cette réglementation se sont appuyés sur la loi qui distingue déjà les véhicules selon leur tonnage et leur fonction économique. La LOTI⁴² prévoit expressément dans son article 28-1 que les PDU⁴³ définissent « *des modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises* ». De même, l'article L2213-3 du Code général des collectivités territoriales habilite tous les maires à « *réserver des emplacements... pour... l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises* ».

⁴² Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs

⁴³ Plans de Déplacements Urbains

Dès lors, depuis le 1^{er} Janvier 2007, la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules affectés à la livraison ou à l'enlèvement de marchandises dans Paris sont soumis à une nouvelle réglementation⁴⁴. Les horaires de livraison s'en trouvent réglementés et modifiés. Ils varient selon la surface totale des véhicules, celle-ci ne devant en aucun cas excéder 43 m² (tracteur et semi-remorque ou camion et remorque pour le cas des ensembles). Pour une surface inférieure à 29 m², les livraisons et enlèvements sont interdits entre 17 heures et 22 heures, sauf pour les véhicules les moins polluants (électriques, GPL, hybrides, Euro III⁴⁵ et suivants). Lorsqu'elle est comprise entre 29 m² et 43 m², les chargements et déchargements sont strictement interdits entre 7 heures et 22 heures.

En outre, hormis pour certaines voies ou portions de voies pour lesquelles il existe des interdictions totales de stationnement, échappent complètement au dispositif général les véhicules de transports de fonds, les véhicules de distribution postale et les véhicules approvisionnant les marchés découverts (identifiés par l'apposition à l'intérieur de la cabine d'un macaron). Par ailleurs, peuvent livrer et charger en journée, à la condition de respecter les interdictions d'arrêt dans les couloirs de bus et les « axes rouges » (entre 7h30 et 9h30 et entre 16h30 et 19h30), les véhicules suivants : livraisons de farine, citernes, porte-voiture, déménagement, transports de matériaux de chantiers, entretien de la voirie, déchets.

Outre ces dérogations permanentes, des dérogations exceptionnelles peuvent être accordées par la préfecture de police sous forme d'autorisations spéciales.

Les arrêtés préfectoral et ministériel de décembre 2006 précisent que l'arrêt sur les emplacements dédiés aux livraisons est limité à trente minutes. A cette fin, un disque de livraison doit être placé derrière le pare-brise du véhicule pendant les opérations de chargement et de déchargement.

En pratique, le privilège s'étendra au-delà des seuls arrêts. Lorsque l'aire de livraison sera aménagée sur un trottoir le long d'un couloir de bus, le livreur devra emprunter le couloir pour y accéder. Enfin, faute de place, certains emplacements occupent la chaussée. C'est pourquoi le règlement négocié par les fédérations de transporteurs prévoit que le chauffeur ait à céder le passage à « *d'autres véhicules prioritaires* » tels que les ambulances, les bus...

Les opérations de livraison, autrement dit de chargement et de déchargement, doivent être réalisées rapidement et ne doivent pas être bruyantes, le moteur devant notamment être arrêté. Par ailleurs, si le transporteur utilise un tuyau, il doit en avertir les piétons au moyen

⁴⁴ Arr. min. n° 2006-130, 13 décembre 2006, BMO Paris 29 déc. ; Arr. préf. n° 2006-21575, 22 décembre 2006, BMO Paris 29 décembre

⁴⁵ Les véhicules dont la première mise en circulation est postérieure au 1^{er} octobre 2001 sont réputés satisfaire à la norme Euro III

d'un panneau visible de jour comme de nuit. Enfin, le conducteur doit rester à proximité de son véhicule pour, le cas échéant, céder sa place aux véhicules prioritaires.

Par ailleurs, sauf exonération prévue par la loi, le conducteur doit être en mesure de présenter le justificatif de transport. Il peut s'agir, à la fois, d'une commande préalable ou document admis à en tenir lieu, facture, etc.

A l'usage, le respect des aires de livraison par les autres usagers de la route est tel que l'on pouvait l'imaginer. Il n'est pas rare de surprendre un véhicule immobilisé sur ces aires réservées, empêchant ainsi les transporteurs d'effectuer leur travail. De même, la cohabitation avec les autres véhicules prioritaires semble être quelques fois difficile, certains chauffeurs de bus ou de taxi ne tolérant pas l'usage de leur voie réservée par les livreurs. Cependant, il n'en reste pas moins que cette initiative a eu de réels effets bénéfiques sur la fluidité du transport et sur la sécurité des usagers, à tel point que celle-ci a été reprise dans de nombreuses agglomérations de l'hexagone.

B - La livraison en l'absence

Il appartient à celui qui réclame l'exécution d'une obligation de la prouver. Parallèlement, c'est à qui se prétend libéré de démontrer qu'il a bien accompli sa prestation. Le transporteur, débiteur d'une obligation de résultat, est présumé responsable depuis la prise en charge jusqu'à la livraison. C'est donc à lui d'établir la remise de la marchandise par tout moyen. Le plus indiscutable est la décharge accompagnée du cachet commercial du destinataire. Quand le réceptionnaire est absent, il n'y a pas trace de livraison, et la présomption de responsabilité continue à courir. Réciproquement, il revient au destinataire de démontrer l'existence de manquants ou d'avaries. A défaut, la remise est présumée conforme. La livraison en l'absence pose donc un double problème, la preuve de livraison pour l'expéditeur et la preuve d'une avarie ou d'un manquant pour le destinataire.

Les livraisons de marchandises en l'absence du destinataire, notamment de nuit, est une pratique en pleine expansion, et ce, dans des secteurs aussi différents que les denrées périssables, la grande distribution ou le transport de véhicules roulants. Ces pratiques sont donc à l'origine de l'émergence de nouveaux contentieux particulièrement épineux puisque chaque partie dispose rarement de moyens de preuve.

Pour palier à ses difficultés, la meilleure solution consiste, semble-t-il, à fixer un bref délai de réclamation d'une ou deux heures après l'ouverture de l'entreprise. Tous les dommages notifiés dans ce délai étant imputés automatiquement au transporteur. A contrario, les dommages notifiés après ce délai se verront rejetés.

Seulement deux contrats types ont résolu les problèmes liés à ce type de livraisons en permettant aux parties d'établir des clauses de livraison en l'absence. Il s'agit des contrats types *fonds et valeurs*⁴⁶ et *voitures*⁴⁷.

La dite clause du contrat type *fonds et valeurs* stipule que, pour les opérations ne permettant pas une reconnaissance contradictoire des colis, la prise en charge s'effectue après l'enlèvement et la réception dès la remise par le convoyeur. Il est donc possible de parler d'une exception à la définition uniforme de la prise en charge et de la livraison. Ces opérations sont présumées intervenues lorsque deux préposés du transporteur signent le document dont il laisse un exemplaire sur place. Cependant, cette pratique a tendance à disparaître puisque, de plus en plus, les parties utilisent un matériel permettant via l'informatique une reconnaissance contradictoire sécurisée. Dans les deux heures suivant le passage du véhicule ou dans les trois heures après l'ouverture du service de caisse, les parties s'engagent à s'informer mutuellement des anomalies constatées.

Le contrat type *voitures* a repris la philosophie de cette clause. Lorsque le destinataire sait qu'il sera absent ou que la remise aura lieu hors des heures d'ouverture, il peut demander au transporteur que l'envoi soit tout de même livré au lieu indiqué. Pour ce faire, un écrit doit être établi à titre probatoire. Comme dans le contrat type précédent, la livraison est présumée réalisée quand la marchandise est remise au lieu fixé, le document de transport étant signé du voiturier qui en laisse un exemplaire. De plus, les parties s'informent de toute anomalie dans les 2 heures suivant l'heure normale d'ouverture.

Les rédacteurs des contrats types n'ont pas profité du décret n° 2001-1363 pour insérer la clause de livraison en l'absence dans les autres contrats types, semble-t-il sur pression des transporteurs qui se méfient de cette clause. Or, cette méfiance paraît être infondée puisqu'en l'absence de clause dans le contrat de transport, l'absence du destinataire devient un empêchement à la livraison, obligeant le transporteur à garder la marchandise sous sa responsabilité (dans certains cas) et à laisser un avis de passage. Si les contrats types disposaient d'une telle clause, les transporteurs pourraient déposer la marchandise, effectuer

⁴⁶ Art. 8.4

⁴⁷ Art 8.2

d'autres transports et donc gagner un temps précieux tout en étant un minimum protégés. Cependant, même si la clause de livraison en l'absence n'est pas prévue dans les autres contrats types, cela n'empêche pas les transporteurs de l'inclure dans leurs propres conventions⁴⁸.

§2- Entre immobilisation du véhicule et empêchement à la livraison

Il n'est pas rare de voir aux abords des grandes zones industrielles ou commerciales des véhicules stationnés sur le bord de la chaussée en attente de charger ou de décharger des marchandises. Il s'agit de transporteurs qui ont leur véhicule immobilisé (A) en attendant leur tour, ou, pour les plus malchanceux, de transporteurs qui doivent faire face à un empêchement à la livraison (B) et qui attendent les directives de leur donneur d'ordre.

A - L'immobilisation du véhicule

Depuis 1982, le législateur s'est penché sur les problèmes concernant l'attente des chargements. L'article 8 de la LOTI dispose que les contrats de transport doivent contenir des clauses concernant, entre autres, les modalités de livraison. L'article 32 précise que ces contrats doivent prévoir à peine de nullité l'estimation des temps nécessaires à l'exécution des différentes tâches, la rémunération des transporteurs lorsqu'ils sont dépassés du fait de ses co-contractants et, inversement, les pénalités dues par le voiturier quand il est responsable de cet allongement. Toutefois, si les conditions de vente ou d'achat ne prévoient pas ces temps et la sanction de leur inobservation, les contrats types prennent le relais dans la pratique.

La loi Bosson, dite sécurité-modernisation, du 1^{er} Février 1995, prévoit à son article 24-1 la rémunération des durées pendant lesquelles le véhicule est à disposition au déchargement. Ces dispositions étant d'ordre public, il est impossible d'y déroger dans les contrats de transport. La loi Gayssot du 6 Février 1998, en application de la loi Bosson, a fait débiter l'attente lors de l'identification du véhicule. Les contrats types⁴⁹ définissent l'identification comme l'arrivée sur les lieux (même si l'aire est extérieure) au moment où le transporteur informe le représentant de l'établissement que le véhicule est à disposition. Les

⁴⁸ Modèle de convention de livraison en l'absence en Annexe 2

⁴⁹ Art. 11

durées prennent fin quand est consignée sur le document de suivi l'heure où il est prêt à partir, l'opération étant terminée et les documents émargés et remis au voiturier.

La version initiale des contrats types se déclinait selon rendez-vous à heures fixes, dans la demi-journée, la journée, ou sans rien de prévu. La révision de 1999 s'est voulue plus simple. Elle ne prévoit qu'un rendez-vous⁵⁰ ou une plage horaire⁵¹.

Il est nécessaire de fixer une date de mise à disposition pour savoir si l'on se trouve en présence d'un retard. Les temps sont impartis selon la catégorie de l'envoi (moins de 3 tonnes, égal ou supérieur à 3 tonnes) et déclinés selon le poids et le volume. S'il y a dépassement non imputable au transporteur, un complément de rémunération est versé pour l'immobilisation du couple véhicule-équipage. En revanche, rien n'est indiqué concernant les pénalités dues par le transporteur lorsque le dépassement est de son fait.

Les durées de mise à disposition du véhicule en vue du déchargement mises en place par les contrats types sont quasiment similaires, avec des particularités pour les transports citernes et exceptionnels⁵². Elles sont d'autant plus courtes qu'un moment précis a été convenu pour l'arrivée du véhicule et que le transporteur a tenu ses engagements. Elles sont, au contraire, d'autant plus longues lorsque le transporteur n'a pas respecté le rendez-vous fixé ou s'est présenté en dehors de tout rendez-vous. Enfin, elles sont différenciées en fonction des caractéristiques des envois (prise en compte du poids, voire du volume ou encore du nombre de colis les constituant).

Par ailleurs, si, de son fait, le transporteur arrive en avance, les durées fixées, selon qu'il y a rendez-vous ou plage horaire, sont suspendues jusqu'à l'heure convenue. Le voiturier ne peut réclamer une immobilisation qu'il a provoquée. En revanche, s'il parvient trop tôt en raison d'une erreur dans l'horaire indiqué, il pourra demander récupération du temps perdu à qui en est à l'origine. Enfin, en l'absence de rendez-vous ou plage horaire, la durée des opérations est suspendue si elles ne sont pas finies à l'heure de fermeture, ou à 18h. En raison de cette suspension, aucune indemnité n'est due. Les activités de déchargement reprendront à 8h le matin ou lorsque l'entreprise rouvrira. Il est important de noter que ces dispositions

⁵⁰ Le rendez-vous consistant en un accord commun sur un jour et une heure précise et ferme.

⁵¹ La plage horaire consistant en une période de 4 heures maximum pour un jour donné ou non.

⁵² Tableau comparatif Annexe 3

valent à l'international quand la loi française est applicable, la CMR⁵³ restant muette à ce sujet.

Lorsque l'accomplissement des vérifications utiles entraîne un dépassement du délai de déchargement, le destinataire est tenu de verser un complément de rémunération au transporteur, sauf si ce dépassement est la conséquence de l'existence de dommages, même imputables à l'expéditeur. En cas de dépassement du délai de déchargement du fait de la longueur des vérifications rendues nécessaires par l'existence de dommages imputables à l'expéditeur, c'est à ce dernier (ou au commissionnaire), et non au destinataire, que le transporteur doit réclamer paiement de l'immobilisation de son véhicule.

L'immobilisation du véhicule peut également survenir à cause de l'inexactitude de certains documents ou bien même de leur absence. L'expéditeur doit joindre au document toute pièce nécessaire que le voiturier n'est pas tenu d'examiner. Le client doit ainsi réparer les dommages résultant de leur absence, insuffisance, ou irrégularité et indemniser l'éventuel préjudice. Ce n'est qu'au cas où le transporteur les perdrait ou en ferait un usage inexact, qu'il serait responsable. La jurisprudence a entériné ceci et a condamné soit les différents commissionnaires, soit l'expéditeur à rémunérer le temps de blocage du camion dû à un déficit des pièces. Bien évidemment, il en va autrement lorsque le transporteur est chargé d'opérer les formalités, ce mandat étant distinct du transport.

Enfin, reste un autre cas d'immobilisation : celui où le véhicule est accidenté lors de l'opération de déchargement par toute partie au contrat autre que le transporteur, ce qui implique réparation de son préjudice. Afin de poser une base d'indemnités, la FNTR⁵⁴ et la FFSA⁵⁵ établissent chaque année un barème d'indemnités journalières pour ce type d'immobilisation⁵⁶.

Par ailleurs, il appartient au donneur d'ordre, signataire du contrat de transport, de procéder ou de faire procéder par son correspondant destinataire à toutes les opérations nécessaires pour que le déchargement puisse avoir lieu à la date prévue, afin que les véhicules

⁵³ Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route

⁵⁴ Fédération Nationale des Transporteurs Routiers

⁵⁵ Fédération Française des Sociétés d'Assurance

⁵⁶ Barèmes 2008 et 2009, Annexes 4 et 5

ne restent pas immobilisés au lieu de destination⁵⁷. Si l'une ou l'autre de ces sociétés estiment que la date de départ du véhicule ne permet pas de procéder au déchargement dans les délais requis, il appartient au donneur d'ordre d'en informer immédiatement le transporteur afin de convenir avec lui d'une autre date évitant l'immobilisation des véhicules. Ces démarches n'incombant pas au transporteur, à l'encontre duquel aucune faute ne peut être retenue, il y a lieu de condamner le donneur d'ordre à verser un complément de rémunération au transporteur, conformément à l'article 17 du contrat type pour le transport public routier d'objets indivisibles.

Trois questions demeurent toutefois en suspens.

La première est de savoir si l'immobilisation du véhicule consécutive à un cas de force majeure ouvre droit à rémunération. La réponse est simple, mais mérite d'être répétée : la force majeure libère le débiteur. Dès lors qu'il s'agit d'un événement irrésistible et imprévisible, le supplément n'est pas dû. Cependant, la grève du personnel de l'entreprise destinataire, circonstance interne à celle-ci, ne constituera pas forcément un cas de force majeure et, *a fortiori*, la saturation de ses services de réception ou le fait que cinq véhicules se sont présentés en même temps.

La deuxième question consiste à savoir si le transporteur peut se retourner contre l'autre partie si le destinataire (ou le donneur d'ordre) refuse de payer les frais d'immobilisation. S'agissant d'un complément de rémunération, d'une prestation annexe et donc d'un composant du prix du transport, le voiturier peut demander l'application de l'article L132-8 du Code de commerce, renforcé par la jurisprudence en vigueur⁵⁸.

Enfin, on est en droit de se poser la question de savoir si le voiturier dispose du droit de quitter le lieu de livraison si l'attente dépasse les délais convenus. Le cas n'étant pas prévu, le transporteur s'en irait à ses risques et périls. En effet, si l'immobilisation est trop longue, il ne s'agit ni d'un empêchement à la livraison, ni d'une modification du contrat, ni même d'une défaillance du donneur d'ordre. La livraison n'étant pas effectuée, la marchandise demeure sous sa garde. Il répondra donc des éventuels dommages et avaries qu'elle pourrait subir. En revanche, si le déchargement traîne déraisonnablement, il s'agit d'un empêchement à la livraison, le contrat type le prévoit expressément, fixant le délai supportable à 24 heures, ce qui peut paraître long. Dans ce cas, le voiturier doit demander ses instructions au donneur

⁵⁷ CA Dijon, ch. civ. B, 4 septembre 2007, n°06-01322, SARL TLW transport Leclerc c/ SAS Chaudronnerie de l'Est

⁵⁸ CA Aix-en-Provence, 21 juin 2005, BTL 2005 n°3128

d'ordre. En l'absence d'instruction, le voiturier peut décharger la marchandise pour compte mais en demeure garant. Les frais afférents et le montant de l'immobilisation sont à la charge du donneur d'ordre.

L'immobilisation prend fin après déchargement du véhicule et émargement du document de transport par le destinataire. En effet, même si son véhicule est libéré, un transporteur ne peut évidemment quitter les lieux sans avoir la preuve de la livraison et il se trouve bel et bien immobilisé jusqu'à ce que le destinataire lui restitue le document de transport émargé, avec ou sans réserve. Autrement dit, le délai de déchargement inclut le temps nécessaire à la vérification de l'état de la marchandise.

B - Les empêchements à la livraison

Il y a empêchement à la livraison chaque fois que la marchandise, parvenue au lieu de livraison prévu, ne peut être remise au destinataire désigné. En fonction des éléments de faits, la marchandise sera considérée en souffrance, laissée pour compte ou abandonnée par le transporteur.

1 - Marchandise en souffrance

La marchandise est dite en souffrance, par exemple, lorsque le destinataire est inconnu à l'adresse indiquée, lorsque ses établissements sont fermés un jour ouvrable entre 8 heures et 18 heures, lorsqu'un digicode n'a pas été signalé, ou si le lieu de déchargement proprement dit s'avère inaccessible. De même, le transporteur serait également en droit de déclarer la marchandise en souffrance si le destinataire refusait de procéder au déchargement d'un envoi de 3 tonnes ou plus.

Les contrats types disposent, en leur article 3 « *Informations et documents à fournir au transporteur* », que le donneur d'ordre, dès et avant la présentation du véhicule au chargement, indique au transporteur la conduite à tenir face à un empêchement à la livraison. L'avis de souffrance viendra le cas échéant palier l'absence d'une telle information. En cas de carence d'informations initiales, le transporteur devra, en vue d'alléger ou de faire échec à sa responsabilité, avertir son donneur d'ordre, en lui adressant un avis de souffrance. Concernant

certaines envois, en application des contrats types idoines, il devra préalablement lui adresser un avis de passage.

Tous les contrats types imposent expressément la production d'un écrit ou de tout autre procédé permettant la mémorisation, excepté le contrat type citerne qui lui autorise implicitement le recours à tout moyen. Les écrits peuvent se traduire par l'émission de lettres, de télécopies, ou de télex⁵⁹, voire même d'échange de données électroniques. Bien évidemment, il semble primordial d'indiquer le motif de l'empêchement à la livraison.

L'avis de souffrance doit être adressé dans les 24 heures suivant la constatation de l'empêchement à la livraison⁶⁰, au bout de 3 ou 5 jours pour les envois inférieurs à 3 tonnes selon que la livraison devait avoir lieu chez le destinataire ou dans les locaux du transporteur. L'article 16-1 du contrat type général prévoit qu'un avis de passage est laissé au domicile du destinataire en cas d'impossibilité de livraison (notamment en cas d'absence du destinataire). Cet avis, daté, mentionne le lieu où l'envoi peut être retiré dans un délai de trois jours ouvrables et la possibilité d'une nouvelle présentation à domicile facturée séparément. Si le destinataire ne se manifeste pas dans ce délai de trois jours, l'envoi est alors considéré comme en souffrance.

La procédure est relativement différente et plus complexe pour les contrats types *température dirigée*, *animaux vivants* et *voitures*. Dans le cas des contrats types *température dirigée* et *animaux vivants*, le transporteur doit laisser un avis de passage daté au destinataire et parallèlement un avis de souffrance à l'expéditeur dans les 24 heures. Ce dernier dispose alors de 2 jours pour indiquer ce qu'il convient de faire de la marchandise en souffrance dans le cas de *température dirigée*, et de 8 heures dans le cas du transport *d'animaux vivants*. Dans le cas de transport de *véhicules*, si un avis de souffrance a été émis, la marchandise restera à disposition du destinataire jusqu'à l'arrivée des nouvelles instructions du donneur d'ordres. En revanche, l'émission d'un avis n'est pas prévue dans le contrat type *citerne* mais ce dernier impose au transporteur une demande d'instructions auprès de son donneur d'ordres.

Il est essentiel pour le transporteur de ne pas dépasser le délai limite qui lui est imposé pour l'envoi de l'avis de souffrance. Le non respect de cette obligation entraîne pour lui deux conséquences. Tout d'abord, il n'aura droit à la perception des frais de magasinage ou

⁵⁹ CA Paris, 4 octobre 1988, BT 1989, p. 196

⁶⁰ Contrat type *général*, Art 16-2

d'immobilisation qu'à partir du jour où l'avis aura été effectivement adressé. Par la suite, sa responsabilité se trouvera engagée s'il résulte du retard un dommage pour la marchandise, dont la dépréciation se sera aggravée. Toutefois, même en l'absence d'avis de souffrance, l'expéditeur devra reprendre la marchandise si ce dernier a été informé autrement de la situation et que la marchandise ne peut être revendue⁶¹.

Le transporteur peut conserver la marchandise dans ses propres locaux, la conduire dans un entrepôt public, ou, à défaut, la confier en dépôt à un tiers. Dans ces hypothèses, le transporteur continue de répondre de la marchandise car le contrat de transport n'est pas encore achevé. Sa responsabilité reste engagée.

En effet, dans le cas où il conserve la marchandise dans ses propres locaux, la jurisprudence se refuse à voir dans cette hypothèse un magasinage ou toute autre opération voisine⁶². Dès lors, en cas de dommage à la marchandise, les règles d'indemnisation du transport seront applicables, notamment les limitations.

Dans le cas du dépôt à un tiers, sa responsabilité reste engagée envers ses clients mais il dispose cependant d'un recours contre la personne à qui il a confié la marchandise en souffrance.

Un décret du 13 Août 1810, modifié et complété par une loi du 7 Mars 1932 et un décret du 23 Décembre 1958, prévoit que les colis non réclamés dans les 6 mois de leur arrivée à destination seront remis à l'administration des Domaines pour être vendus aux enchères. Cette vente permettra au transporteur de régler les frais de transport ainsi que les autres dont il est découvert. De ce fait, la remise aux Domaines peut s'analyser en une perte totale de l'envoi pour l'expéditeur ou le destinataire.

Enfin, si le transporteur ne souhaite pas attendre le délai de 6 mois pour voir la marchandise vendue par les Domaines et couvrir ses frais plus rapidement, le voiturier peut demander que soit ordonnée par le président du tribunal de commerce ou le juge d'instance dans le ressort duquel se trouve la marchandise, la vente de cette dernière. Elle sera alors effectuée par un courtier ou un commissaire-priseur après accomplissement des formalités usuelles de publicité. Cette possibilité lui est permise par le jeu de l'article L.133-4 du Code de commerce⁶³.

⁶¹ CA Bordeaux, 2^e ch., 2 juillet 1992, n° 4984/90, Cinex c/ Mory TNTE

⁶² Cass. com., 22 octobre 1996, n° 94-17.143, BTL 1996, p. 777

⁶³ Art. L.133-4 Code de commerce : « *La vente peut en être ordonnée jusqu'à concurrence des frais de voiture ou autres déjà faits. Le juge attribue le produit de la vente à celle des parties qui a fait l'avance desdits frais.* »

2 - Laissé pour compte

Au terme des divers contrats types révisés, le laissé pour compte est défini comme « *l'envoi dont le destinataire a refusé de prendre livraison, pour quelque motif que ce soit, et qui est laissé à la disposition du transporteur par le donneur d'ordre, lequel s'analyse en perte totale* ». Même si aucun texte français ne prévoyait le laissé pour compte, les tribunaux, dans l'exercice de leur pouvoir souverain d'appréciation des modalités propres à réparer le préjudice subi, n'en ont pas moins admis ce mode de règlement des litiges⁶⁴. Pour le destinataire, le laissé pour compte consiste à refuser les marchandises en faisant abandon au voiturier lorsque les marchandises lui parviennent en retard ou avariées et en traitant ce désagrément en perte totale. Par ailleurs, le destinataire ne peut revenir sur sa décision de laissé pour compte une fois qu'il l'a signifiée au transporteur et que celui-ci l'a acceptée. Par exemple, le destinataire ne peut revenir sur sa décision sur le motif que la vente de la marchandise, même endommagée, serait devenue bénéficiaire en raison d'une hausse des cours dans l'intervalle⁶⁵.

Le laissé pour compte constituant un empêchement à la livraison, le transporteur doit, dans tous les cas, en aviser sans délai l'expéditeur. Il commet évidemment une faute en vendant la marchandise refusée sans avis préalable à quiconque, surtout si c'est à vil prix⁶⁶. De plus, si le motif du laissé pour compte est étranger à l'exécution du contrat de transport, le transporteur a intérêt à demander au destinataire d'en faire mention sur le récépissé. Dans cette hypothèse, il s'agira de marchandise non commandée par le destinataire, de marchandise de qualité défectueuse... A défaut d'ordre lors de la prise en charge ou suite à un avis de souffrance, le transporteur peut vendre la marchandise sans commettre de faute pour se dédommager.

En effet, en cas de laissé pour compte, le transporteur ne devient pas propriétaire des marchandises en question⁶⁷ mais il en acquiert la disposition. Par conséquent, différentes possibilités s'offrent à lui. Il peut soit les détruire, soit les remettre au domaine, soit les vendre afin d'en tirer le meilleur profit, aussi appelé le « sauvetage ». Les autres parties au contrat de transport peuvent s'opposer au sauvetage, ou du moins le subordonner à certaines conditions si elles estiment que la vente de la marchandise endommagée est de nature à leur provoquer

⁶⁴ Cass. com., 9 juillet 1991, n° 89-18.718

⁶⁵ CA Rouen, 16 janvier 1970, BT 1970, p. 159

⁶⁶ Cass. com., 17 février 1987, n° 84-17.489

⁶⁷ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 6 septembre 1984, La Réunion européenne et a. c/ Emerson. Cet arrêt touchant le droit maritime s'applique également au transport terrestre

un préjudice. En effet, il est aisé de comprendre qu'expéditeur et destinataire puissent s'opposer à la vente d'une marchandise défectueuse ou viciée qui porterait leur nom ou leur marque⁶⁸.

Par ailleurs, tout manquement du voiturier à ses obligations contractuelles ne justifie pas automatiquement le laissé pour compte. Il faut que ce manquement affecte une gravité hors du commun et que les marchandises arrivent dans un état tel que l'on ne puisse plus les vendre, qu'elles soient impropres à leur usage, ou que le destinataire ne puisse en user normalement⁶⁹. Le laissé pour compte se conçoit difficilement pour un simple manquant, sauf si l'absence de l'élément perdu retire tout intérêt au reste de l'envoi. Le fait que le chargement arrive disloqué ne semble donc pas à lui seul constituer un motif suffisant de laissé pour compte, alors que le doute subsiste sur l'état exact de la marchandise. En revanche, le destinataire est fondé à refuser de procéder au déchargement dans la mesure où l'opération comporte des risques de dommages corporels pour son personnel ou de dommages matériels envers ses installations. Si le laissé pour compte est imputable à un accident de transport, donc du fait du transporteur, mais que ce dernier estime l'attitude du destinataire abusive, il peut provoquer une expertise judiciaire pour faire reconnaître que ni la gravité de la faute commise, ni l'état de la marchandise ne justifient un délaissement complet de l'envoi⁷⁰, s'analysant en perte totale. Si l'action apparaît comme abusive aux magistrats, ces derniers pourront réduire d'un tiers l'indemnité normalement due par le transporteur comme le prévoient les contrats types⁷¹. Cependant, si le laissé pour compte est tout de même analysé par les tribunaux comme une perte totale, le transporteur devra indemniser le préjudice comme telle et désintéresser l'ayant droit selon les principes posés par le contrat type applicable en l'espèce. Il ne peut opérer de réfaction pour valeur résiduelle puisque c'est à lui d'essayer de rentrer en partie dans ses frais en procédant à un sauvetage.

Les magistrats apprécient donc chaque laissé pour compte en fonction du cas d'espèce. De même, la doctrine, en la personne du professeur Rodière, recommande « *d'user modérément du procédé pour éviter que l'opération ne déguise le repentir d'un destinataire*

⁶⁸ T. com. Bobigny, 5^e ch., 30 octobre 1997, n° 3193/95, Cigna c/ Transgous et a.

⁶⁹ CA Versailles, 5 janvier 1995, n° 4568/93, Helvetia c/ PFA, BTL 1995, p. 186

⁷⁰ CA Toulouse, 2^e ch. 2, 20 janvier 2004, n° 02/03906, TFE c/ Logistique de distribution sous froid, BTL 2006, p. 62

⁷¹ Art 20, contrats *types température dirigée et objets indivisibles*, Art 23, contrat type *citernes*

*qui a fait un mauvais achat*⁷² ». D'un point de vue financier, les assureurs n'admettent cette notion qu'à partir d'une perte ou d'une dépréciation d'au moins 75% de la marchandise.

Dés lors, le laissé pour compte doit être pratiqué avec parcimonie car sa mise en œuvre abusive peut engendrer un retour lourd de conséquences pour le destinataire si le tribunal déclare son attitude injustifiée.

3 - Les dérives de la pratique

Certains transporteurs peu consciencieux ont pris l'habitude d'abandonner la marchandise sur le lieu de livraison en cas d'absence du destinataire ou de délais d'attente trop longs.

L'abandon de la marchandise par le transporteur ne peut être apprécié comme une livraison régulière et ne met donc pas fin au contrat de transport. Les transporteurs de denrées périssables sont accoutumés à cette pratique. En effet, il leur est souvent demandé de déposer la marchandise dans un sas, dont il dispose de la clé, avant l'ouverture du magasin. Il s'agit en réalité d'un abus de la livraison en l'absence. Cette pratique est dangereuse puisque le transporteur ne dispose pas de l'émargement du destinataire lui assurant une livraison conforme et donc une décharge complète de sa responsabilité sur la marchandise. Pire encore est la pratique qui consiste à jeter la marchandise au dessus des grilles ou des murs du destinataire en son absence et sans son accord. Dans ces deux hypothèses, le transporteur demeure toujours responsable de la marchandise. A ce titre, les réceptionnaires peuvent nier avoir reçu la marchandise ou encore émettre des protestations quant à l'état de la marchandise, alors que celle-ci est en parfait état. Le fait d'abandonner de cette manière les marchandises est qualifié sévèrement par la jurisprudence qui voit ici, de façon récurrente, une faute lourde⁷³.

Toute aussi fautive et imprudente est l'attitude consistant à ramener d'autorité la marchandise à son point de départ ou au siège du transporteur.

Enfin, lorsque les marchandises ont été refusées par le destinataire et que le transporteur décharge tout de même la marchandise à son insu, il est impossible de parler de réception et donc de livraison. Dés lors, tout dommage survenu à la marchandise serait sous la

⁷² Rodière, Droit des transports, 2^{ème} édition, n° 551

⁷³ CA Paris, 5^e ch., 12 juin 1987, Rhin-Rhône route c/ Transservice ; T. com. Tours, 3^e section, 19 mai 2006, n° 2004-00077

responsabilité du transporteur et en aucun cas sous celle du destinataire en vertu d'un quelconque mandat de dépôt. De plus, le transporteur se verrait dans l'obligation de prendre en charge les frais inhérents à l'enlèvement de la marchandise « livrée de force » ainsi que les frais de magasinage.

SECTION 2 - CONDITIONS ET EXÉCUTION

DU DÉCHARGEMENT

ET DES OPÉRATIONS ANNEXES

A l'international, l'opération de déchargement est exécutée par des personnes différentes selon les pays et la législation applicable⁷⁴. En transport intérieur français, les textes définissent clairement à qui incombe cette tâche. Le déchargement des marchandises, ainsi que ses opérations annexes, répond à certains critères selon la nature de la marchandise. L'exécution des déchargements (§1) est donc régi par les différents contrats types existants. Cependant, les contrats types étant supplétifs, les parties peuvent convenir de formalités particulières qui conditionneront la remise de la marchandise à son ayant droit (§2).

§1- L'exécution du déchargement et des opérations annexes

Le contrat type général pose les grandes lignes de ce que doit être un déchargement dit normal (A). Mais il n'en reste pas moins qu'en fonction notamment de la nature de la marchandise, les législateurs ont prévu d'autres modalités de déchargement dans les autres contrats types (B).

⁷⁴ Tableau comparatif disponible en annexe 6

A - Le déchargement et les opérations annexes dans le contrat type général

1 - L'exécution matérielle du déchargement

Selon les usages en la matière, le déchargement des envois de moins de trois tonnes revient au transporteur. De plus, le contrat type général vient renforcer cette obligation en incérant dans son article 7-1 que tout préposé du destinataire participant à cette opération est réputé agir pour le compte du transporteur et sous sa responsabilité. Cela signifie que le transporteur doit prendre en charge les dommages à la marchandise résultant d'une maladresse du manutentionnaire de son client.

S'agissant des envois de trois tonnes et plus, c'est au destinataire qu'incombe l'exécution matérielle du déchargement. Les obligations du transporteur se bornent alors à mettre la marchandise à sa disposition sur ou dans le véhicule, autrement dit à « *préparer celui-ci au déchargement* » conformément à la loi n°95-96 du 1^{er} Février 1995⁷⁵. Après ouverture des portes ou abaissement des ridelles par le chauffeur⁷⁶, il appartient au destinataire de retirer l'arrimage et le calage de la marchandise, puis de procéder à sa mise à terre par tous moyens de son choix, manuels ou mécaniques. Une mise à disposition normale suppose que le destinataire n'ait pas d'autres marchandises que les siennes à manutentionner. Le transporteur doit donc s'organiser de telle sorte qu'elles puissent être enlevées directement⁷⁷. Mais il n'est pas tenu, pour cela, de les amener au bord arrière du véhicule : le destinataire doit normalement les reprendre sur le véhicule là où l'expéditeur les a placées au départ. Le chauffeur a non seulement le droit, mais même le devoir, de surveiller le déchargement. Un destinataire se conduirait donc de façon parfaitement abusive en lui interdisant d'assister à l'opération ou au dépotage d'un conteneur, même sous prétexte de secret industriel.

Cependant, la pratique apportant son lot de complexité, il arrive, pour des raisons de stratégie logistique ou de simple commodité, que les parties au contrat définissent autrement les rôles de chacun. Pour cela, elles devront définir un document de cadrage.

⁷⁵ Loi dite « *sécurité et modernisation des transports* »

⁷⁶ Cass. com., 21 juillet 1987, n° 86-10.403, BT 1987, p. 516

⁷⁷ Cass. com., 26 février 1991, n° 89-14.711, affaire concernant un transport maritime mais pouvant, par analogie, se transposer en transport terrestre

2 - Le document de cadrage

L'article 25 de la loi dite « *sécurité et modernisation des transports* » fait obligation au cocontractant du voiturier effectif de transmettre à celui-ci, préalablement à la présentation du véhicule au chargement : « ... *par écrit ou par tout autre procédé permettant la mémorisation, les informations nécessaires à l'exécution du contrat, la liste des prestations annexes convenues, ainsi que son acceptation des différentes durées prévues pour la réalisation du contrat et des conditions de rémunération des différentes opérations. Les prestations annexes sont les prestations autres que la conduite du véhicule, la préparation de celui-ci aux opérations de chargement et de déchargement et la mise en œuvre des matériels spécialisés attachés au véhicule* ».

Dès lors, cet article pose le principe que l'engagement de base du transporteur comprend la conduite du véhicule, sa préparation aux opérations de chargement et de déchargement et la mise en œuvre de ses matériels spécialisés. Sauf revendication expresse, le transporteur ne doit rien d'autre et le prix de transport ne couvre que ce service minimal. Partant de là, il est fait obligation au donneur d'ordre d'adresser au transporteur un document, le document de cadrage⁷⁸, énumérant les prestations annexes qu'il attend de lui et confirmant son acceptation des conditions de rémunération convenues et des différentes durées prévues⁷⁹. Ce document constitue, en fait, une confirmation des conditions contractuelles préalablement négociées par téléphone et, au plan juridique, une mini-convention écrite au sens de l'article 8 de la LOTI. Il peut se présenter sur support papier (télécopie, lettre, télex, devis du transporteur revêtu du cachet commercial et de la signature du donneur d'ordre), mais également sous la forme d'un enregistrement de transmission électronique. La non-crédation du document de cadrage ne constitue pas une infraction et n'entraîne pas de sanction pénale. Il s'en déduit simplement qu'aucune prestation annexe n'a été demandée.

Bien que celui-ci soit bilatéral, voire confidentiel (pour ce qui touche au prix) et n'accompagnant pas l'envoi, les mentions du document de cadrage n'en lient pas moins le destinataire, désormais partie originelle au contrat.

Cependant, les parties ne peuvent pas toujours tout prévoir, et la nécessité d'accomplir des prestations annexes non prévues au départ peuvent survenir.

⁷⁸ Un modèle de document de cadrage est disponible en annexe 7

⁷⁹ CA Rouen, 2^e ch., 12 février 2004, n° 03/02594, ECT c/ Mertz conteneurs

3 - Les prestations annexes non prévues initialement

Contrairement à l'hypothèse où les opérations sont clairement définies et attribuées à chacune des parties dans le document de cadrage, l'opération devient délicate lorsque le chauffeur, qui devait livrer la marchandise au seuil du magasin ou au pied du véhicule, la descend en cave ou la rentre à l'intérieur de l'entrepôt sans que rien n'ait été préalablement convenu entre son patron et le destinataire.

La responsabilité du transporteur est-elle engagée si des dommages se produisent au cours de ces manutentions supplémentaires ? Le contrat type *général* règle la situation, mais pour les envois inférieurs à trois tonnes seulement, en stipulant que toute manutention supplémentaire de l'envoi est réputée exécutée pour le compte du destinataire et sous sa responsabilité, sans distinguer selon qu'il y ait eu ou non demande du client ou même facturation de la part du transporteur. Le destinataire se trouve donc face à l'alternative suivante : soit interdire au chauffeur de toucher à la marchandise, soit accepter son concours en prenant le risque de ne pas avoir de recours pour les dommages qu'il pourrait causer aux marchandises au cours de l'opération.

Par ailleurs, la loi dite « *sécurité et modernisation des transports* » dispose que tout dommage résultant d'une prestation annexe accomplie par le transporteur, bien que non prévue au contrat de transport (plus précisément dans l'écrit de cadrage), engage la responsabilité de l'entreprise bénéficiaire de la prestation en cause. Par « prestation annexe », il faut entendre toute opération autre que la conduite proprement dite, la préparation du véhicule pour le chargement ou le déchargement et la mise en œuvre de ses équipements spécialisés. Quant à l'expression « entreprise bénéficiaire », elle ne semble pouvoir désigner que l'expéditeur ou le destinataire.

Les prestations annexes ne sont définies dans la loi « *sécurité et modernisation des transports* » que par la négative. Dès lors, seule une prestation physique étant susceptible d'engendrer un dommage physique, on peut imaginer, comme exemples, une participation du conducteur au déchargement, la reprise de palettes vides, des manutentions n'entrant pas dans la tâche normale d'un chauffeur-livreur, le convoyage d'animaux vivants, le nettoyage, le magasinage, etc. En revanche, il a été jugé⁸⁰ que n'entre pas dans cette liste non limitative, une prestation de stockage effectuée par un transporteur de sa propre initiative en raison

⁸⁰ T. com. Paris, 4^e ch., 18 décembre 2003, Generali France c/ Transports Segard

d'impératifs de livraison puisqu'il s'agit là d'une simple opération liée à l'exécution même du contrat de transport.

La responsabilité en cause ici n'est pas pénale mais civile, en s'appuyant sur les dispositions des articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil. La réparation pourrait, dès lors, être réclamée au bénéficiaire de la prestation supplémentaire, en sus de l'auteur personnel du dommage et du gardien de la chose. En fait, la responsabilité visée apparaît principalement contractuelle et s'applique aux dommages causés à la marchandise, aux installations ou matériels du destinataire, ainsi qu'au véhicule du transporteur⁸¹.

4 - Le déchargement d'office par le transporteur

En l'absence d'instruction de son donneur d'ordre, le transporteur, qui peut avoir besoin de son véhicule, est autorisé à décharger la marchandise « pour le compte de l'expéditeur » (hypothèse toutefois non prévue par le contrat type « général », envois de moins de 3 tonnes), le contrat type citernes allant même jusqu'à faire obligation au donneur d'ordre d'assurer le déchargement de la citerne si le transporteur le lui demande, une marchandise liquide ou gazeuse étant évidemment moins facile à entreposer qu'une marchandise solide.

S'il est étranger au motif de non-livraison, le transporteur peut recourir à cette mesure sans formalité préalable. Cependant, le déchargement « pour le compte » de l'expéditeur ne doit pas être interprété en ce sens que le transporteur l'effectue sans responsabilité, mais simplement aux frais de l'expéditeur. Toutefois, le transporteur doit en conserver le coût à sa charge si l'empêchement à la livraison résulte d'une faute de sa part

5 - Le débâchage et le nettoyage

Les opérations de débâchage et de nettoyage font parties intégrantes des opérations annexes au déchargement car la première se situe juste en amont de cette étape alors que la seconde se situe immédiatement en aval.

⁸¹ Voir infra. Chap.2 Section 2 : Les particularités des avaries au déchargement

a - Le débâchage

Les opérations de débâchage du véhicule ou de la marchandise chargée sur un plateau découvert, de démontage ou de montage des ridelles et ranchers « *sont à la charge du transporteur* »⁸². Cette opération lui incombe normalement puisqu'il s'agit de manipuler des éléments du véhicule. Etant à sa charge, elles s'effectuent donc sous sa responsabilité⁸³. Mais l'expéditeur et le destinataire ont l'obligation de lui fournir les moyens nécessaires en personnel et en matériel pour l'aider à exécuter ces opérations. Si l'on prend à la lettre la loi *sécurité et modernisation des transports*, le débâchage entre dans la prestation de base du transporteur au titre de la « préparation du véhicule au chargement et au déchargement ».

Le personnel de l'expéditeur ou du destinataire est là pour « aider » le transporteur, ce terme implique une coopération. Il va donc y avoir ainsi participation du personnel de deux entreprises à un travail collectif sous une direction commune. De ce fait, si le conducteur ou un préposé de l'utilisateur est victime d'un accident corporel, il s'agira d'un accident du travail donnant lieu à application de la notion de travail en commun.

b - Le nettoyage

Aucun des contrats types ne traite spécialement du nettoyage du véhicule. Mais l'article intitulé « Rémunération du transporteur » du contrat type *général* cite, à son article 17, parmi les prestations supplémentaires et accessoires devant être rémunérées en sus du prix de transport « *le nettoyage, le lavage ou la désinfection du véhicule en cas d'envois salissants remis en vrac ou en emballages non étanches* ».

Il faut déduire de cette disposition que le nettoyage est à la charge de l'expéditeur ou du destinataire, selon le cas, aussi bien lorsqu'il s'agit de salissure naturelle et prévisible, car inhérente à la nature même de la marchandise, que de salissure accidentelle résultant d'une défaillance de l'emballage (dont le transporteur aurait pu, de toute façon, obtenir indemnisation sur la base de l'article 6 § 3 des contrats types).

⁸² Contrat type *général*, art. 8

⁸³ Cass. com., 9 juillet 1991, n° 89-18.718

B - Le déchargement dans les autres contrats types

Contrairement aux autres contrats types qui s'éloignent quelque peu du contrat type *général*, le contrat type *température dirigée* en reprend quasi strictement les termes. Par conséquent, il conserve en matière de chargement la distinction opérée entre les envois de moins de trois tonnes et les envois de trois tonnes et plus. Sa seule particularité concerne la reconnaissance extérieure que doit effectuer le voiturier. En effet, ce dernier doit vérifier que l'agencement du chargement permet une circulation normale de l'air et, en conséquence, une bonne répartition de la température. Le transporteur est donc responsable des dommages résultant d'une trop grande compacité du chargement ou d'une mauvaise disposition de la marchandise apparente au départ⁸⁴.

En ce qui concerne les autres contrats types, le déchargement incombe, selon la nature de la marchandise, au transporteur ou au destinataire.

1 - Les déchargements sous la responsabilité du transporteur

Les contrats types donnant la responsabilité de l'opération de déchargement au transporteur sont au nombre de trois. Il s'agit du contrat type *citerne*, du contrat type *fonds et valeurs* et du contrat type *véhicules roulants*.

a - Dans l'hypothèse des transports en citerne

En premier lieu, le transporteur doit fournir un matériel qui permette l'accès et le raccordement aux installations de déchargement dans les conditions définies par le donneur d'ordre⁸⁵, étant précisé qu'il appartient à ce dernier d'indiquer, lors de la commande du transport, « *les caractéristiques particulières du matériel demandé, notamment le type et le diamètre des raccords et la longueur des flexibles* »⁸⁶. Par ailleurs, chacune des parties est responsable de la propreté et du bon fonctionnement des équipements ou matériels qu'elle utilise pour l'exécution des opérations de déchargement qui lui incombent⁸⁷.

⁸⁴ CA Aix-en-Provence, 5 juillet 1989, Sté Orangeoise de produits agricoles, n° 85/13986, SOPA c/ Sté des Transports Laurent

⁸⁵ Art. 5 du Contrat type *citerne*

⁸⁶ Art. 3.1 du Contrat type *citerne*

⁸⁷ Art. 8-A-2 du Contrat type *citerne*

En cas d'utilisation d'une citerne à compartiments multiples, le plan du déchargement du véhicule est établi par le transporteur⁸⁸.

Enfin, toute prise d'échantillon, tout relevé de température ou jaugeage doit être effectué contradictoirement⁸⁹, le temps nécessaire à ces opérations s'imputant sur les délais de déchargement. A ce propos, la jurisprudence⁹⁰ a retenu « qu'aucune disposition ne fait obligation au destinataire de vérifier, par une analyse en laboratoire, la nature même du produit qu'on lui livre, alors que celle-ci est attestée par le bon de transfert de la raffinerie d'origine et les documents du transporteur ». Cependant, si le destinataire n'a pas l'obligation de procéder à une analyse, il n'en doit pas moins faire intelligemment son travail de réceptionnaire et, en cas de pollution ou d'interversion de marchandise, sa responsabilité devrait être retenue, au moins partiellement, chaque fois que des indices lui permettraient de soupçonner l'anomalie.

b - Dans l'hypothèse des transports de fonds et valeurs

Aux termes de l'article 8 du contrat type *fonds et valeurs*, les opérations de déchargement sont réalisées par le transporteur.

Comme dans les autres contrats types, les lieux de déchargement doivent être accessibles sans contrainte et risque. Du fait du risque qu'occasionne un tel transport, tant pour la marchandise que pour les hommes, on notera que ces lieux sont choisis d'un commun accord entre le transporteur et le destinataire y compris pour les parcours piétonniers. De plus, afin d'accroître encore plus la sécurité, le transporteur peut, notamment en cas de tournées répétitives, définir plusieurs itinéraires différents afin de garder un caractère aléatoire aux modalités d'exécution du transport.

Le transporteur est fondé à refuser la livraison dans plusieurs cas. Le premier d'entre eux se rencontre lorsque le protocole de sécurité révèle un seuil de risque anormal. Le transporteur pourra alors opposer son refus, sans être pour autant pénalisé. Le second cas se rencontre quant à lui lorsque le transporteur est dans l'impossibilité de décharger dès l'arrivée sur les lieux par le fait du client. Là encore, s'il refuse d'effectuer les opérations, il n'encourt

⁸⁸ Art 8-A-3 du Contrat type *citerne*

⁸⁹ Art. 8-A-8 du Contrat type *citerne*

⁹⁰ CA Paris, 5^e ch., 26 février 1987, Sté Coing c/ Sté Rhône Poulenc chimie

aucun grief. La desserte sera réputée exécutée, et lui reste due. Enfin, s'il consent à attendre, le transporteur aura droit à une indemnité égale au double du prix de la desserte en cause.

c - Dans l'hypothèse des transports de véhicules roulants

L'article 7-1 du contrat type *voitures* impute au transporteur l'exécution matérielle et la responsabilité du chargement, du calage, de l'arrimage et du déchargement des véhicules roulants.

Une reconnaissance contradictoire du ou des véhicules transportés, d'une durée maximale de 30 minutes, doit être opérée à la fin du déchargement. Toute réclamation pour perte ou avarie apparente non relevée lors de cette reconnaissance est irrecevable. La version révisée du contrat type *voitures* apporte une précision importante en matière de preuve. En effet, la reconnaissance contradictoire à laquelle il doit être procédé au déchargement (comme au chargement) doit dorénavant se traduire par l'établissement d'un écrit cosigné des diverses parties.

Par ailleurs, ce contrat type spécifique rappelle, à l'instar de tous les autres contrats types les exigences élémentaires en matière de sécurité que sont le respect du protocole de sécurité et l'accessibilité du lieu de déchargement.

Enfin, le contrat type *voitures* ajoute que si le déchargement s'effectue sur la voie publique, le client, autrement dit le destinataire, doit permettre la réalisation de l'opération conformément aux règles de sécurité routière en mettant les moyens nécessaires (humains et matériels) entre les mains du transporteur.

2 - Les déchargements sous la responsabilité du destinataire

Les déchargements des transports d'animaux vivants et exceptionnels se déroulent sous la responsabilité du destinataire.

a - Dans l'hypothèse des transports d'animaux vivants

Aux termes de l'article 7-1 du contrat type *animaux vivants*, l'opération de déchargement des animaux incombe au destinataire.

Cependant certains usagers ont tendance à confier cette tâche au transporteur. Pour ce faire, ils remettent aux chauffeurs un plan sur lequel est coché le pré où libérer les bêtes. Dans cette hypothèse, les destinataires demandent aux transporteurs de regrouper les troupeaux et de les conduire jusqu'à l'emplacement désigné.

Or, un tel travail n'entrant quand même pas dans les obligations normales d'un transporteur, l'article 7-2 du contrat type *animaux vivants* déclare que « toute aide apportée ou toute prestation fournie par le transporteur ou par son préposé pour rassembler, acheminer les animaux jusqu'au terrain ou lieu de stockage des animaux est réputée faite sous la responsabilité exclusive du donneur d'ordre ». Par ailleurs, cette prestation doit donner lieu à facturation séparée⁹¹.

En revanche, la mise en place du matériel spécialisé attaché au véhicule (barrières, pont, étage, rampe, passerelle, etc.) est toujours à la charge du transporteur⁹². Le débâchage du véhicule ainsi que le montage des ridelles et des ranchers lui reviennent également, le destinataire devant toutefois lui fournir l'aide nécessaire en personnel et matériel⁹³.

b - Dans l'hypothèse des transports exceptionnels

En matière de chargement et déchargement, le contrat type *transports exceptionnels* révisé adopte purement et simplement les dispositions correspondantes du contrat type *général* en ce sens que l'opération de déchargement incombe respectivement au transporteur ou au destinataire selon que le transport concerne un envoi de moins de trois tonnes ou de trois tonnes et plus. Dès lors, ce type de transport devrait figurer dans la partie concernant le contrat type *général*.

Cependant, il n'en reste pas moins que ce type de transport reste très particulier, du fait notamment des moyens mis à disposition pour le déchargement, et qu'il ne concerne quasiment que des envois de plus de trois tonnes. De ce fait, de par sa spécificité, il semble évident d'inclure les transports exceptionnels dans cette catégorie réservée aux déchargements incombant aux destinataires.

⁹¹ TGI Avranches, 22 novembre 1990, n° 513/89, Chaignon c/ Leguilloux

⁹² Art. 7-3 du Contrat type *animaux vivants*

⁹³ Art. 8 du Contrat type *animaux vivants*

§2- Formalités conditionnant la remise

Il est possible de répertorier trois grands types de formalités. Il s'agit du contre-remboursement (A), de la remise contre documents (B) et de la vérification de l'identité du destinataire avant la remise (C).

A - Le contre-remboursement

1 - La notion de contre-remboursement

Autrefois, chaque fois qu'une livraison avait lieu contre remise d'un moyen de paiement, se posait la question de la nature du service. On hésitait à la qualifier de modalité de livraison ou de mandat détachable. La distinction était d'importance. Dans le premier cas, le transporteur était présumé responsable mais profitait de la prescription annale. Dans le second, il ne répondait que de sa faute personnelle prouvée mais restait exposé aux poursuites pendant dix ans. En outre, la jurisprudence n'était pas stable et il était possible de trouver des décisions allant dans les deux sens. Les contrats types sont venus éclaircir et trancher ce flou juridique. Cela fut fait via deux dispositions affirmant successivement que le contre-remboursement est un mandat mais que la prescription afférente à son inexécution reste annale⁹⁴.

Ce sera donc au chargeur de démontrer que le voiturier a commis une faute soit en se dessaisissant de la marchandise sans chèque ou espèce, soit en ayant refusé un chèque sans motif valable, soit en n'ayant pas expédié la somme au donneur d'ordre dans les huit jours ouvrables à compter de la remise.

Pour être indemnisé, le chargeur doit démontrer son préjudice. Tel n'est pas le cas lorsque le destinataire était insolvable au moment de la livraison ou durant les huit jours dévolus au transporteur pour expédier l'effet. Dans ces hypothèses, le voiturier ne devra rien puisque, de toute façon, l'expéditeur n'aurait pas touché le prix de vente. Ce principe est renforcé par la clause selon laquelle le COD⁹⁵ ne s'assimile pas à une déclaration de valeur. Contrairement à ce que l'on aurait initialement pensé, cela signifie que le transporteur n'est pas automatiquement redevable du prix⁹⁶.

⁹⁴ Art 2-10 et 19

⁹⁵ COD : contre-remboursement

⁹⁶ Cass. com., 4 janvier 2005, n° 03-17.677, Bull. civ. IV, n° 5, BTL 2005, pp. 40, 47.

En droit français, la preuve du paiement du remboursement est facilitée par les textes. Si le destinataire est un commerçant et si le montant du remboursement excédait 1 100 € ou s'il est un particulier non commerçant et si le montant de remboursement excédait 3 000 €, il devait obligatoirement le régler par chèque. En conséquence, il lui appartient, pour justifier de sa libération, de produire un relevé de compte et, s'il y a lieu, une attestation de sa banque constatant l'émission et le débit du chèque. En revanche, si le montant du remboursement ne dépassait pas 1 100 € ou 3 000 € selon le cas, le destinataire pouvait parfaitement régler en espèces. Le fait que la marchandise lui a été livrée avec le document de transport mentionnant le remboursement entraîne une présomption qu'il a bien acquitté les dettes que le contrat de transport mettait à sa charge⁹⁷. C'est alors au transporteur de prouver le contraire.

Dès lors, les contrats types français semblent être plus protecteurs du transporteur que ne l'est la CMR⁹⁸. En effet, la rédaction de la convention internationale laisse entendre qu'il s'agit d'une modalité de la livraison et que plane sur le transporteur une obligation de résultat⁹⁹. Quant à l'indemnité, c'est le montant du prix demandé, mais à condition, là encore, que le préjudice soit établi. Il n'y a aucune automaticité, les règles relatives à la preuve du dommage relevant du droit de la juridiction saisie. Par ailleurs, rien n'est indiqué quant au délai imparti pour remettre la somme à l'expéditeur, ce qui reste flou par rapport à la législation française. Par conséquent, les transporteurs effectuant des livraisons contre-remboursement devraient préférer se soumettre aux contrats types français plutôt qu'aux dispositions de la CMR.

2 - La pratique du contre-remboursement

Comme déjà indiqué précédemment, le transporteur ne commet en principe aucune faute en acceptant un chèque alors qu'un paiement en espèces demeurerait possible. Par ailleurs, il est désormais bien acquis en jurisprudence que le transporteur n'est pas tenu de vérifier l'existence de la provision, ni d'exiger du destinataire un chèque certifié¹⁰⁰. Les contrats types consacrent d'ailleurs expressément cette règle, puisqu'ils disposent tous que le transporteur

⁹⁷ Cass. com., 6 mai 1991, n° 89-19.136

⁹⁸ Art 21 CMR

⁹⁹ Art 21 CMR. L'obligation de résultat semble être due à l'utilisation des termes « est tenu ».

¹⁰⁰ CA Paris, 31 janvier 1983, BT 1983, p. 183

encaisse le remboursement soit en espèces, soit en un chèque ordinaire. Le transporteur n'assume donc aucune responsabilité si le chèque établi par le destinataire à l'ordre de l'expéditeur se révèle sans provision.

Il en allait de même, jusqu'ici, en cas de défaut de provision d'un chèque libellé à l'ordre du transporteur, la jurisprudence autorisant, en outre, celui-ci à exiger de l'expéditeur la restitution des sommes dont il avait pu le créditer par anticipation¹⁰¹. Mais il n'est pas exclu que la règle des contrats types imposant l'établissement du chèque à l'ordre de l'expéditeur n'aboutisse à faire assumer au transporteur le risque de non-paiement d'un chèque libellé à son nom. De plus, lorsque, au lieu de livraison, une personne se présente comme étant le destinataire et remet un chèque portant effectivement le nom et l'adresse mentionnés dans la case « destinataire » du document de transport, le transporteur ne commet pas de faute en ne vérifiant pas son identité et sa responsabilité ne peut être recherchée s'il s'avère ensuite qu'il y a eu escroquerie¹⁰². En revanche, le transporteur doit faire preuve de plus de circonspection en cas de retrait de la marchandise à son quai¹⁰³.

Toutefois, la responsabilité du transporteur peut, dans certains cas, se trouver engagée, non pas du fait même de l'absence de provision, mais à raison de fautes commises ultérieurement dans l'accomplissement de son mandat (transmission tardive du chèque, non-présentation à l'encaissement dans le délai légal, retard à informer du défaut de provision, etc.), si ces fautes ont eu pour conséquence de retirer à l'expéditeur la possibilité d'être réglé¹⁰⁴ ou de prendre des mesures conservatoires à l'égard de son client. Tel est le cas lorsque l'expéditeur, s'il avait été immédiatement informé du non-paiement des chèques, se serait abstenu d'engager de nouvelles opérations commerciales avec le destinataire défaillant¹⁰⁵ ou aurait eu la possibilité de revendiquer les marchandises ou de faire pratiquer une saisie. A l'inverse, la demande de dommages-intérêts de l'expéditeur doit être rejetée s'il s'avère qu'il n'aurait pu, en tout état de cause, faire mieux que le transporteur, ni prendre aucune mesure conservatoire¹⁰⁶.

Comme il l'a déjà été évoqué plus haut, le transporteur peut être amené à agir contre le destinataire en cas de non-encaissement à la livraison. En effet, il doit être tenu pour acquis que l'insertion d'une clause de remboursement dans le contrat de transport n'est que la

¹⁰¹ CA Paris, 5^e ch., 16 janvier 1991, n° 89/6113

¹⁰² T. com. Paris, 14 décembre 1982, BT 1983, p. 111

¹⁰³ CA Paris, 10 mars 1981, BT 1981, p. 208

¹⁰⁴ CA Paris, 5^e ch., 10 mai 1996, n° 94-13816

¹⁰⁵ CA Paris, 5^e ch., 3 juin 1992, n° 14421/90, DBV Diffusion c/ Alexandre et Gris Blanc

¹⁰⁶ CA Lyon, 23 janvier 1981, BT 1981, p. 509

résultante des termes du contrat de vente. Le destinataire apparaît ainsi en tout état de cause informé de la charge pesant sur lui à la livraison. En admettant à l'extrême limite que le destinataire découvre l'existence du remboursement à l'arrivée du transporteur, on pourra considérer que soit il accepte la marchandise et, *de facto*, il accepte le remboursement qui la grève, soit il la refuse et la question de l'opposabilité de la clause n'a alors plus lieu d'être. Le transporteur qui a omis d'encaisser le montant du remboursement lors de la livraison est donc fondé à exercer un recours contre le destinataire lorsqu'il est actionné par l'expéditeur ou après avoir dédommagé celui-ci¹⁰⁷. En revanche, il ne semble pas que le commissionnaire de transport ou le transporteur puisse prendre les devants et agir de lui-même contre le destinataire avant d'avoir réglé son client¹⁰⁸.

Pour certaines décisions, le destinataire à qui est réclamé le règlement d'un remboursement n'est pas fondé à opposer au transporteur les exceptions dont il peut disposer contre son vendeur¹⁰⁹, comme par exemple si, d'après leurs conventions, le paiement devait avoir lieu par traite à trente jours. Le destinataire n'a que la ressource d'engager une action contre son vendeur. En réalité, ces solutions se trouvent remises en cause par la dernière jurisprudence de la Cour de cassation¹¹⁰ du 5 Octobre 1993 selon laquelle le transporteur ou le commissionnaire agit en tant que subrogé dans les droits de l'expéditeur-vendeur par application de l'article 1251, § 3^o, du Code civil. Cette analyse, qui aboutit à situer son recours sur le plan du contrat de vente, place le transporteur sous la menace de se voir opposer par le destinataire les moyens que celui-ci pourrait faire valoir vis-à-vis de l'expéditeur.

Or, tout comme les auteurs du Lamy Transport Tome I, il est possible de s'interroger sur le point de savoir s'il est aujourd'hui toujours nécessaire « de faire intervenir le mécanisme de la subrogation compte tenu de l'association immédiate du destinataire au contrat de transport consacrée par l'article L. 132-8 du Code de commerce »¹¹¹. En effet, le contrat de transport ne fournirait-il pas un fondement suffisant au recours du transporteur, qui, après avoir exécuté son obligation envers l'expéditeur, demande tout simplement au destinataire de s'acquitter à son tour de la sienne en payant le montant du remboursement¹¹².

¹⁰⁷ Cass., 13 février 1957, BT 1957, p. 88 ; CA Paris, 19 nov. 1982, BT 1983, p. 111

¹⁰⁸ Cass. com., 20 janvier 1987, n° 85-13.164, BT 1987, p. 156

¹⁰⁹ CA Paris, 8 décembre 1981, BT 1982, p. 61, ainsi que CA Aix-en-Provence, 21 janv. 1992, n° 91/17030, Gabardine c/ Medtrans BTL 1992, p. 291

¹¹⁰ Cass. com., 5 octobre 1993, n° 91-15.200, BTL 1993, p. 754

¹¹¹ Lamy Transport Tome I, édition 2009, n° 372

¹¹² CA Versailles, 12^e ch. 2, 26 janvier 2006, n° 04/07704, Bracelets Number one c/ UPS

B - La remise contre documents

Les textes internes, comme la Convention, ne parlent que de l'encaissement. Sont-ils transposables quand l'on demande à un transporteur de livrer la marchandise contre remise d'un document ? Ces documents peuvent être indispensables notamment à la vente. En transport intérieur, on pourrait dire qu'il s'agit d'une prestation annexe, ce qui laisserait intacte la question de son régime. Pour cette raison et par souci d'homogénéité, l'assimilation au mandat, avec une responsabilité pour faute prouvée, semble aller de soi. Cependant, reste à savoir si l'on peut transposer les deux situations et dire que le délai pour agir est d'un an. La logique le voudrait, mais le texte est muet pour l'instant.

De plus, la réparation, qui n'est ni une perte, ni une avarie, ni un retard dans la livraison des marchandises, sera égale au préjudice établi, sans limite d'indemnités.

Il est possible de tenir le même raisonnement à l'international. En effet, la CMR n'envisage pas la remise contre document. Elle prévoit le cas différent où l'expéditeur, en vue de l'accomplissement des formalités de douanes, joint les pièces nécessaires qu'il confie au voiturier¹¹³. Non tenu de les examiner, le transporteur répond de leur perte ou utilisation inexacte. Il indemnise le préjudice en résultant mais à hauteur maximale de la réparation due en cas de perte totale de la marchandise.

C - La vérification de l'identité du destinataire

Au regard du contrat de transport, a seul la qualité de destinataire celui qui figure comme tel sur le document de transport, récépissé ou lettre de voiture¹¹⁴. C'est ce destinataire contractuel et « juridique » désigné par l'expéditeur que le transporteur a seul à connaître, même s'il sait que la marchandise ne lui est pas finalement destinée.

Dès lors, il est possible de se poser la question de savoir si le transporteur a une obligation de vérifier l'identité de la personne réceptionnaire. Lorsqu'il s'agit d'une livraison à un particulier, le transporteur est en droit, sans cependant être pour lui une obligation¹¹⁵, de demander à la personne qui se présente à lui de justifier de son identité et de sa qualité¹¹⁶. De même, lorsqu'une personne se prétendant le destinataire d'un envoi de détail l'informe par

¹¹³ Art 11 CMR

¹¹⁴ Cass. com., 20 janvier 1998, n° 95-19.774, Bull. civ. IV, n° 38

¹¹⁵ CA Paris, 5^e ch., 5 novembre 1992, n° 91/15624, Prevot c/ SFAC et Ronazur

¹¹⁶ CA Paris, 18 juin 1982, BT 1983, p. 209

téléphone qu'elle va passer retirer la marchandise à son quai, le transporteur doit s'entourer de précautions renforcées et, par exemple, téléphoner au destinataire pour s'assurer que la communication émanait bien de lui ou encore exiger de son interlocuteur qu'il se présente muni d'une autorisation écrite de prendre livraison établie sur papier à en-tête de l'entreprise destinataire¹¹⁷. Le transporteur doit manifester la même circonspection lorsqu'une personne se présente chez lui avec l'avis de passage laissé dans la boîte aux lettres du destinataire en son absence, cet avis ayant pu être subtilisé par un tiers. En cas de livraison chez un commerçant, le transporteur est fondé, ce qui représente un grand intérêt, à exiger que la signature du réceptionnaire soit appuyée du cachet commercial de l'entreprise. Cependant, là encore, il ne s'agit pas d'une obligation¹¹⁸. Dès lors, il est fortement recommandé de s'assurer de l'identité et de la qualité dudit réceptionnaire¹¹⁹.

Il semble donc que le transporteur n'a, à tout le moins, qu'une obligation limitée de vérifier l'identité des destinataires. En effet, si un doute subsistait, il convient de se pencher sur la décision rendue par la Cour de Paris du 11 mars 2009¹²⁰ rappelant que le voiturier n'a pas à vérifier l'identité de ceux qui se présentent comme les destinataires, en application de la théorie de l'apparence. Malheureusement pour lui, l'horloger qui avait expédié ses produits suite à une commande par téléphone a été la victime de malfrats ayant volé une carte de crédit. Le voiturier n'ayant pas les moyens de détecter la fraude, l'horloger en sera pour ses frais.

¹¹⁷ Cass. com., 19 octobre 1982, n° 81-13.411, BT 1983, p. 12

¹¹⁸ CA Paris, 5^e ch., 5 novembre 1992, n° 91/15624, Prevot c/ SFAC et Ronazur

¹¹⁹ CA Rouen, 2^e ch., 20 janvier 2005, n° 03/03554, Covea Fleet c/ ABX Logistics, BTL 2005, p. 374

¹²⁰ C. Paris, 5^{ème} chambre section A, 11 mars 2009, Chronopost c/ Parceline Ltd

CHAPITRE 2 - LES CAUSES DE RESPONSABILITÉ LIÉES À LA LIVRAISON

Les causes de responsabilité se trouvent engagées à deux occasions. En effet, il convient de rechercher les responsabilités de chacune des parties au contrat de transport pour ce qui concerne les dommages découverts au moment de la livraison (Section 1) mais aussi les responsabilités dues à des avaries au déchargement (Section 2).

SECTION 1 - LES DOMMAGES DÉCOUVERTS À LA LIVRAISON

Les aléas découverts à la livraison sont ceux qui peuvent s'être produits au chargement ou au cours du transport mais que l'on ne remarque qu'au moment de la livraison ou après celle-ci. L'on pourrait penser que ces aléas ne font pas partie de la livraison puisqu'ils sont antérieurs à celle-ci, que leur génération est hors du contexte de la livraison. Cependant, force est de constater que si leur génération se situe en aval de la livraison, leur émergence et leur découverte ce fait à ce moment précis. De ce fait, toutes les parties au contrat de transport sont contraintes, à l'occasion de la livraison ou des jours qui la précèdent, de remédier aux problèmes résultant de tous les aléas découverts au moment de la livraison. A ce titre, il conviendra d'envisager les cas de perte et d'avarie des marchandises (§1), les manquants (§2) et enfin les retards de livraison (§3).

§1- Les pertes et avaries

A - L'hypothèse de la perte de colis

1 - La notion de perte de colis

La perte s'entend de la disparition de la marchandise pour tout motif autre que le vol, ainsi que de la destruction dont on ne peut apporter la justification. Le contrat de transport est un contrat synallagmatique parfait, c'est-à-dire qu'il engendre à la charge des deux contractants des obligations qui se servent mutuellement de cause ou, si l'on préfère, de

contrepartie. Dans un tel contrat, si l'une des parties ne remplit pas son obligation, l'autre n'est plus davantage tenue de remplir la sienne. C'est ce qu'on appelle l'exception d'inexécution.

Ainsi, en cas de perte totale de la marchandise, on se trouve bien dans un cas d'inexécution de son obligation de déplacement de la part du transporteur, et cela que la perte soit fautive ou qu'elle résulte d'un cas de force majeure. Dès lors, la jurisprudence considère en règle générale que le client est dégagé de sa propre obligation de payer la rémunération convenue. Par ailleurs, le client va devoir procéder à un envoi de remplacement, dont il paiera le prix. Le contraindre à acquitter également le prix du premier voyage inexécuté reviendrait à lui faire payer deux fois le transport de la même marchandise.

De plus, la perte de la marchandise fait perdre à la personne propriétaire des marchandises au moment de leur disparition le droit de déduire la TVA qui a grevé, selon le cas, leur achat ou leur fabrication. Cette taxe est donc un élément de préjudice à inclure dans l'indemnité. Si, compte tenu du moment de la délivrance, la marchandise perdue était déjà devenue la propriété du destinataire, la taxe en question est la TVA sur la vente. Si, au contraire, la marchandise appartenait toujours à l'expéditeur, la taxe à reverser est celle initialement déduite ; si l'expéditeur avait acheté ces biens, il s'agit de la TVA afférente à l'achat et aux commissions à la vente.

On appelle présomption de perte le procédé juridique consistant à fixer un seuil de retard au-delà duquel l'affaire dégénère automatiquement en perte totale et définitive. Ce seuil atteint, l'ayant droit est fondé à considérer la marchandise comme perdue et à réclamer l'indemnité correspondante. Déjà connu de la CMR (art. 20, § 1), ce mécanisme a fait son entrée dans les contrats types de transport à la faveur de leur révision.

Le contrat type *général* révisé, et, par suite, les contrats types *citernes*, *voitures* et *animaux vivants* ont fait leurs ce concept. Le laps de temps au terme duquel la marchandise peut être considérée comme perdue est de trente jours à compter du terme du délai convenu¹²¹ ou, à défaut, de l'expiration des délais d'acheminement fixés par les contrats types. Se prévalant de la perte présumée, l'ayant droit peut réclamer l'indemnité afférente à l'envoi, indemnité calculée selon les dispositions du contrat type, sauf hypothèse de faute lourde.

Le mécanisme de la présomption de perte présuppose que l'envoi n'est absolument pas localisable pendant la durée définie et que nul n'ait d'information à son sujet. En cas de

¹²¹ CA Rennes, 11 janvier 2005, n° 03/03270, Heppner c/ Transports Gautier

découverte de la marchandise dans l'année suivant le paiement indemnitaire et sur sa demande expresse préalable, l'ayant droit doit en être tenu informé. Le contrat type *animaux vivants*, se distinguant ainsi des autres contrats types, n'envisage pas la possibilité de demande de transmission de l'information de découverte. La faute de l'ayant droit n'ayant pas ici vocation à s'appliquer, il n'est guère que la force majeure qui puisse faire obstacle au jeu de cette règle.

En raison de l'essence même des envois concernés, les contrats types transports *exceptionnels* et *température dirigée* n'intègrent pas ce mécanisme.

En l'état, aucun texte ne définissant le degré de dépassement du délai de livraison à partir duquel on quitte le terrain du retard pour glisser sur celui de la perte, la question est abandonnée au bon sens des parties et, le cas échéant, à l'appréciation du juge.

2- La perte de colis consécutive à une erreur de livraison

L'erreur de livraison peut être l'origine d'une perte totale ou partielle selon le cas d'espèce. En effet, l'erreur peut venir du vendeur qui se serait trompé dans la commande. L'acheteur mécontent lui demandera des comptes pour absence de délivrance conforme. Il sera en droit de demander le remplacement de la chose ou la résolution de la vente. Peu importe qu'il n'y ait pas eu de réserves à la livraison ou de protestations motivées ultérieures, ces formalités concernant le contrat de transport. Le tout est d'établir que la marchandise ne correspond pas aux attentes. Le meilleur moyen est d'aviser le plus vite possible le vendeur en lui donnant les références de l'envoi reçu, la nature de la marchandise espérée en s'enquérant des modalités de sa récupération.

Si le dysfonctionnement est imputable au préparateur de commande, il conviendra de différencier deux hypothèses. S'il est le préposé du vendeur, la solution est la même que précédemment. Si la logistique a été extériorisée, il est lié avec le fournisseur par un contrat d'entreprise, louage d'ouvrage ou prestation de service. Dans ce cas, le fournisseur se retournera contre lui et engagera sa responsabilité. Cependant, tout dépendra des termes de leur convention. Si elle est retenue, le fournisseur (maître d'ouvrage) obtiendra des dommages et intérêts correspondant à son préjudice prouvé, à moins que l'opérateur n'ait des limites d'indemnités opposables.

En revanche, la solution est un peu plus complexe quand la « faute » revient au transporteur qui s'est trompé d'étiquette, de destination ou a égaré le « bon » colis. Dans cette

hypothèse, il est possible de se poser la question de savoir quelles formalités doivent être observées, dans quel délai agir et à quelle indemnité prétendre.

Ni les contrats types, ni les conventions internationales ne traitent de ce que l'on pourrait appeler un « défaut de qualité ». Il convient donc d'abord de qualifier le dommage. Si le colis espéré parvient peu de temps après, il y aura simple retard¹²² avec indemnisation plafonnée au prix du transport (sauf faute lourde ou inexcusable). En revanche, si l'envoi ne parvient toujours pas, il est possible d'adopter deux lignes de conduites, c'est-à-dire traiter l'affaire en perte totale¹²³ ou considérer qu'il y a eu inexécution du contrat dans les termes convenus.

Dans l'optique de la perte totale, on reste dans le cadre des contrats types ou des conventions internationales. Aucune formalité n'est exigée pour la conservation des recours. Bien entendu, pour se ménager des preuves, le destinataire devra se manifester au plus vite. En revanche, la prescription est d'un an et le transporteur pourra exciper de ses plafonds d'indemnité sauf si sa faute qualifiée, lourde ou inexcusable selon les cas, est établie. Notons qu'en CMR, l'affaire se complique lorsqu'il y a expédition et/ou fabrication d'un envoi de remplacement, parfois en urgence. Dans la réparation, on tiendra compte, bien sûr, de la valeur du matériel non livré mais il ne sera pas évident de faire entrer les frais dus au titre du second trajet, l'article 23-3 de la Convention étant très strict sur les « *autres frais* » liés au transport mal exécuté. La voie transport présente toutefois un avantage, celle de faire jouer la présomption de perte qui permet, au bout d'un certain temps, de demander l'indemnité afférente sans avoir à fournir d'autres preuves. Cependant, dans ce cas, il ne faudra pas oublier de retourner l'objet indûment reçu aux frais du transporteur ou du vendeur.

Si l'on axe la demande sur la mauvaise exécution du contrat, le transporteur reste présumé responsable mais pas en vertu du Code de commerce. Ce sera selon le droit commun que sa responsabilité sera appréciée. A ce titre, on jouera des termes de l'article 1147 du Code civil¹²⁴. Il ne pourra s'en défaire qu'en établissant une cause étrangère. S'il s'agit de transport interne ou de commission, mieux vaudra demander réparation dans le délai d'un an, l'action procédant quand même du contrat de transport. En international, la situation est également

¹²² Voir infra §2 pour de plus ample informations

¹²³ Dans ce cas de figure, il faut entendre qu'il y a bien eu remise mais pas celle de la marchandise attendue.

¹²⁴ Art. 1147 CC : « *Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part* ».

plus complexe. Concernant la prescription, la CMR vise « les actions nées du transport » mais aussi les « autres cas » que les pertes, avaries ou retards, catégorie dans laquelle on peut faire entrer l'exécution défectueuse du contrat. En revanche, ses limites ne s'appliqueront pas. Ce sera alors l'entier préjudice prouvé qu'il faudra réparer. Il faudra y inclure le coût de l'objet envoyé en remplacement et le prix de son transport.

Afin d'éviter que ce type de conflit ne se retrouve devant les tribunaux, la raison impose d'être prévoyant. A ce titre, le mieux est d'envisager l'incident au moyen d'une clause du contrat.

Au niveau des formalités, la prudence s'impose. En effet, il est inenvisageable d'inclure une clause indiquant qu'en cas d'erreur de livraison, aucune réclamation ne pourra être admise en l'absence de réserve à la livraison et/ou de l'envoi de protestations motivées dans un certain délai. L'article L.133-3 du Code du commerce ou les conventions internationales ne visant ni la perte totale, ni l'inexécution du contrat, cette clause pourrait ne pas être choquante. Cependant, elle pourrait être assimilée à une clause de non-responsabilité prohibée pour les pertes et les avaries. Une telle clause doit donc être bannie et faire l'objet d'une profonde réflexion. Le chargeur pourrait quant à lui inclure une clause stipulant « *l'erreur de livraison, procédant d'un défaut de qualité du service est signalée (par LRAR ou simple courriel) dès sa découverte, sans qu'une fin de non-recevoir puisse être opposée par le transporteur* ». Il sera alors plus difficile au transporteur de se défendre sauf à prévoir des plafonds particuliers ou à se retrancher derrière la perte voire le retard.

3- La conséquence des pertes répétées

Quand des incidents, tels des pertes, s'enchaînent, la position des juges est assez claire. En effet, la faute lourde est exclue dans la mesure où l'on ne décèle pas un défaut significatif de traçabilité, surtout si l'opérateur informe le client et effectue les recherches nécessaires. Il peut aussi être tenu compte du volume de manquants par rapport au fret confié sur telle période. Cependant, il ne faut pas oublier l'arrêt Thalès du 5 juin 2007 qui a retenu, à l'encontre d'un commissionnaire, le manquement à cette obligation essentielle de suivi. On quitte le terrain de la faute lourde, mais le résultat est le même pour l'opérateur : l'impossibilité d'invoquer ses plafonds d'indemnité. Le transporteur a ceux des contrats types ou des conventions internationales mais le commissionnaire n'a rien.

Une affaire portée devant la Cour d'appel de Paris le 22 octobre 2008¹²⁵ a permis de répéter la solution à retenir en cas de pertes répétées. Dans l'affaire suivante, le transporteur a bénéficié de la clémence judiciaire. Invoquant des pertes à répétition, le chargeur l'assigne. Il lui reproche d'avoir été incapable de livrer la marchandise à 270 reprises, ce qui constitue une incurie. Le voiturier se défend en soulignant la faible part des incidents par rapport au montant total de frets confiés. En effet, cela représentait seulement 0,55% du trafic total. Or, c'est au transporteur que le juge donne raison, la preuve de la faute lourde (ou inexcusable) incombant à celui qui l'invoque. Or, pour la Cour, la simple répétition des pertes ne suffit pas à démontrer l'incurie du transporteur qui aurait fait preuve de négligence grossière ou, dûment avisé, laissé perdurer la situation.

4 - Le cas de la « Boite vide »

Contrairement à ce qu'écrivait le Doyen Rodière, « *une boite vide relève de l'avarie parce que l'on a quand même reçu quelque chose* », le dommage s'analyse en perte totale. En transport intérieur de marchandises, le Code de commerce et les contrats types solutionnent le présent problème.

Le transporteur ne pourra s'exonérer que par la force majeure qui sera bien difficile voire impossible à établir. Il lui resterait donc la faute du donneur d'ordre, qui pourrait par exemple consister en un mauvais étiquetage, mais cette ligne de conduite est également malaisée à prouver puisque les marques doivent correspondre aux mentions de la lettre de voiture. Il est donc fort probable que dans une telle situation, la responsabilité du transporteur soit retenue.

Cependant, le transporteur dispose de plafonds d'indemnités qui sont prévus par les contrats types. Dès lors, le transporteur devra 23 Euros par kilo ou 750 Euros par colis, la plus faible des sommes étant retenue. Toutefois, rappelons-le, ces limites sont susceptibles d'être écartées si l'on considère que le voiturier a commis une faute lourde en ne pouvant retracer le sort du colis. Mais cette solution est rarement retenue par les tribunaux. En effet, la jurisprudence considère que la perte de colis dans des circonstances indéterminées ne suffit pas à caractériser l'incurie pour peu que le transporteur ait fait le minimum, c'est-à-dire prévenu l'assureur et le donneur d'ordre et lancé des recherches pour retrouver le colis vidé.

¹²⁵ CA Paris, 5^{ème} Ch., section A, 22 octobre 2008, Sté Packard Bell c/ DHL Express France

B - Les avaries aux marchandises

En cas d'avarie à la marchandise, le transporteur est présumé responsable. Dès lors, le destinataire devra prendre des réserves au jour de la livraison ou adresser dans les trois jours des protestations motivées sous peine de voir son action être rejetée par les tribunaux. En contre partie de cet avantage octroyé aux destinataires, le transporteur dispose de plafonds d'indemnisation qui ne pourront être supprimés qu'en cas de faute lourde ou inexcusable.

La loi du 17 mars 1905, dite « loi Rabier », a ajouté à l'article 103 du Code de commerce (devenu l'article L. 133-1 du Code de commerce) son dernier alinéa, afin de rendre caduques les clauses de non-responsabilité pour « déchets et avaries de route » que les compagnies de chemin de fer avaient pris l'habitude d'inscrire dans leurs tarifs.

La portée de cette disposition découle de son simple énoncé : toute clause insérée dans une pièce ou un texte quelconque qui tendrait directement ou indirectement à exonérer par avance le transporteur de sa responsabilité ou à renverser l'ordre de la preuve doit être déclarée nulle de plein droit¹²⁶.

Le caractère d'ordre public de la responsabilité du voiturier pour avarie est ainsi clairement posé : serait donc nulle une clause excluant toute garantie du transporteur pour un trafic comportant davantage de risques que les autres, par exemple pour les denrées périssables.

Se trouve, encore, frappée de nullité toute renonciation à recours obtenue du client avant l'achèvement du contrat de transport, tel par exemple l'engagement pris par un expéditeur d'assumer la responsabilité du transport d'un moteur non arrimé sur le camion¹²⁷ ou une décharge de responsabilité exigée du destinataire avant même que le dommage ait été constaté¹²⁸. En revanche, une telle décharge est valable si elle est délivrée après l'achèvement du contrat de transport¹²⁹ ou si le bénéficiaire en est, non pas un voiturier, mais un commissionnaire de transport, dont la responsabilité n'est pas d'ordre public¹³⁰.

Si les clauses tendant à exonérer par avance le transporteur de sa responsabilité sont donc proscrites, certains aménagements de l'obligation du transporteur sont possibles. Ainsi, une clause des conditions générales d'un affréteur excluant la prise en charge de bijoux et

¹²⁶ Cour de cassation, 13 juillet 1915, BT 1915, p. 52

¹²⁷ Cour de cassation, 28 décembre 1950, BT 1951, p. 144

¹²⁸ CA Paris, 24 février 1950, BT 1950, p. 403

¹²⁹ CA Paris, 16 février 1983, BT 1983, p. 258

¹³⁰ Voir note supra.

autres objets précieux a-t-elle été déclarée opposable par les juges qui se sont refusés à l'analyser en une clause limitative de responsabilité¹³¹.

L'avarie subie par une marchandise, qui se traduit par une simple dépréciation, se solutionne par une indemnité ne comprenant pas de TVA chaque fois que la victime est en mesure de déduire intégralement la taxe grevant la remise en état¹³². Le transporteur qui fait réparer la marchandise par un tiers peut récupérer la taxe qui lui est facturée.

§2 - Les colis manquants

Le transporteur routier étant garant aussi bien du nombre que du poids inscrits sur le document de transport, les réserves du destinataire pour manquants peuvent donc porter sur n'importe quel des éléments (nombre de colis, poids ou volume) mentionnés sur ce document. A partir du moment où le recours a été valablement réservé et où la preuve est faite de l'existence d'un manquant à la livraison, rien n'autorise le transporteur (ou son assureur) à subordonner le règlement de ce manquant à la signature par le destinataire d'un « certificat de non-détention de marchandises ». Il en ressort l'importance des réserves (A) et de l'intégrité des moyens de sécurité (B).

A - L'importance des réserves

Les réserves doivent être claires, précises et motivées. En matière de colis manquants, elles peuvent notamment concerner leur poids, leur nombre, ou un élément non mentionné sur le document de transport.

1 - Réserves en poids

Des réserves en poids supposent un pesage avant la prise de possession de la marchandise par le destinataire et même, s'il s'agit d'un lot complet, avant tout commencement d'exécution du déchargement¹³³.

¹³¹ CA Montpellier, 1^{re} ch. D, 14 février 2007, n° 06/00275, Consort Liscouet c/ Falabregues

¹³² Cass. 1^{re} civ., 4 juin 1996, n° 94-12.049, Bull. civ. I, n° 240

¹³³ CA Paris, 5^e ch., 16 novembre 1988, n° 86/12397, n° 88/3479, Caviar Petrossian c/ Vairon et Garonor

2 - Réserves en nombre

Au contraire, les réserves en nombre ne peuvent, en général (sauf dans l'hypothèse de possibilité de comptage préalable), être formulées qu'après achèvement de cette opération. Il est donc de l'intérêt du transporteur que le conducteur assiste au déchargement et procède avec le destinataire à un pointage contradictoire du nombre de colis retirés du véhicule, afin d'éviter d'endosser des manquants fictifs. Car si, le déchargement ayant été réalisé en l'absence du conducteur, le destinataire formule en fin d'opération des réserves pour colis manquants, ces manquants seront couverts par la présomption de responsabilité de l'article L. 133-1 du Code de commerce et le transporteur en sera garant jusqu'à preuve contraire.

Toutefois, des réserves par rapport au nombre de colis ne sont pleinement efficaces que dans la mesure où l'on est en présence d'un chargement homogène, constitué de colis ayant tous le même poids, les mêmes dimensions et la même valeur. Sinon, le destinataire risque d'éprouver des difficultés pour établir ensuite le contenu du ou des colis signalés manquants et l'importance de son préjudice. En pareil cas, le destinataire doit donc s'efforcer de libeller ses réserves en indiquant précisément le nombre de colis manquants ainsi que leur numéro d'identification et le poids de ces colis s'il est en mesure de le connaître.

3 - Réserves afférentes à un élément non mentionné sur le document de transport

De telles réserves sont inopérantes. En effet, un manquant apparaît par comparaison de ce qui a été pris en charge et de ce qui est livré. Et pour que cette comparaison puisse s'opérer, les réserves doivent porter sur l'un des éléments dont répond le transporteur.

Sont ainsi dépourvues d'efficacité des réserves pour manquants de pièces ou articles prétendument contenus dans les colis, alors que le récépissé ne fait mention que du poids de l'envoi et du nombre de colis. En pareil cas, il appartient au destinataire de faire procéder au pesage du colis pour établir la différence de poids correspondante et de formuler ses réserves pour cette différence de poids. En revanche, il ne saurait être reproché à un destinataire, qui ne peut élever de protestations qu'en considération des éléments figurant sur le document qu'on lui présente¹³⁴, de ne pas avoir formulé de réserves pour manquants face à un récépissé

¹³⁴ CA Paris, 13 janvier 1983, Cie Seine et Rhône c/ Transports Boisdenghien

portant simplement la mention « un lot », sans indication de poids, de volume, de nombre ou de numéro de colis.

Il est également important de signaler qu'un destinataire, qui avait pris livraison sous réserve du manquant d'un colis bien que le document de transport n'en mentionnât pas le nombre, a vu son problème de livraison résolu car ses réserves détaillaient le contenu de ce colis¹³⁵.

B - L'importance de l'intégrité des moyens de sécurité

A l'arrivée de sa marchandise le destinataire doit porter une attention particulière à, s'il en existe, l'intégrité du plombage et à l'intégrité du filmage des palettes.

1 - L'intégrité du plombage

C'est surtout, jusqu'ici, le chemin de fer et les transporteurs maritimes qui ont tenté de faire admettre que le fait que les plombs apposés au départ sur le wagon ou le conteneur aient été retrouvés intacts à l'arrivée suffit à prouver qu'il n'y a eu ni perte, ni spoliation en cours de route et que le déficit constaté à la livraison ne peut s'expliquer que par une déclaration inexacte de l'expéditeur. Mais « l'expérience prouve qu'il n'existe pas de plomb inviolable »¹³⁶ et la jurisprudence décide que l'intégrité des plombs ne peut, à elle seule, suffire à démontrer que l'expédition est au complet et à dégager la responsabilité du transporteur en ce qui concerne le déficit reconnu à l'arrivée¹³⁷.

Tout au plus l'intégrité du plombage peut-elle être retenue, le cas échéant, comme élément de preuve. Mais il faut alors que d'autres constatations viennent l'étayer¹³⁸ et c'est seulement en présence d'un faisceau suffisamment fourni de présomptions et de faits concordants que l'on peut considérer que le transporteur administre la preuve formelle et positive exigée pour sa libération.

¹³⁵ CA Paris, 5^e ch., section B, 29 janvier 1987, Groupement intervilles de livraisons (GIL) c/ Cetradel et La Neuchâteloise

¹³⁶ Cass. com., 14 avril 1992, n° 90-15.373

¹³⁷ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 6 avril 2004, n° 2004/282, Transports Souperbat c/ Mondial Cuir

¹³⁸ CA Paris, 5^e ch., 16 mars 1988, Paris international fret c/ Bonnieux

2 - L'intégrité du filmage des palettes

Le problème, données et solution, se présente à peu près dans les mêmes termes que pour le plombage. Il est, en effet, assez facile de retirer le plastique recouvrant une palette et de la refilmer après en avoir soustrait une partie de la charge. L'opération ne demande que quelques minutes et le matériel nécessaire est relativement peu coûteux. Bien entendu, le risque de prélèvement en cours de route se trouve réduit si le film d'origine, au lieu d'être neutre et donc interchangeable, porte des marques distinctives de l'expéditeur.

3 - L'exemple par la pratique

En théorie, la découverte de manquants lors d'une livraison est résolue, de manière relativement simple, par les contrats types, les textes internationaux ou le Code de commerce. Cependant, la pratique apporte son lot de complexité que les destinataires ont parfois du mal à résoudre. En effet, même si ceux-ci savent en théorie la marche à suivre, il n'en reste pas moins que pour des raisons diverses, et notamment pour des questions de manque de temps, ils ne puissent trouver une solution à leur problème comme dans les livres. C'est pourquoi il convient de prendre un exemple concret, inspiré de la jurisprudence, afin de voir toute l'étendue du problème que posent les manquants.

L'hypothèse sera la suivante. Un chargeur ayant commandé du matériel sur Internet a reçu des avis de passage concernant deux colis. Quand le transporteur se présente à nouveau, il ne remet qu'un seul paquet prétextant que ledit paquet contient le tout. Le chargeur fait confiance au transporteur et accepte la livraison. Or, quelques temps plus tard, le destinataire apprend par mail que le second colis est en instance depuis plus de dix jours et sera retourné à ses frais. Il conviendra de voir quelles sont les possibilités qui s'offrent au malchanceux, et peut-être aussi naïf, chargeur.

La loi ne fait pas de distinction entre professionnels, avertis ou non, et particuliers. Quand le transporteur est revenu livrer en affirmant que les deux colis n'en faisaient qu'un, le chargeur aurait dû, avant de signer le bon de livraison (dont on ne lui a pas laissé d'exemplaire comme trop souvent), l'ouvrir pour voir si tel était le cas. Le destinataire a un droit de vérification, n'en déplaît au transporteur. Tant qu'il n'a pas pu contrôler, il ne doit pas signer. Dès lors, il n'y a pas de preuve de livraison et c'est le transporteur qui est en difficulté.

De ce fait, il manque un colis pour lequel, évidemment, le chargeur s'est abstenu de réserve. En outre, il n'a pas adressé de protestation motivée dans les trois jours. De plus, la forclusion guette le chargeur. On est donc en droit de penser, si l'on se base sur la théorie, que le chargeur est en très mauvaise posture.

Cependant, lorsqu'il y a commande sur Internet, il est fait mention du transporteur (dans le meilleur des cas) et du prix du transport. Rien n'est dit des conditions générales du voiturier. S'il peut prétendre qu'elles lui sont inopposables à défaut d'avoir été connues et acceptées ou que le vendeur a manqué à son obligation de renseignement, cela n'évite pas l'écueil du Code du commerce. Or, la pratique, qui bien sur s'appuie sur la théorie, permet de trouver deux moyens de contourner cet obstacle.

Le premier est de soutenir qu'il n'a toujours pas le second colis ce qui transforme le litige en retard et le fait échapper au couperet de l'article L.133-3 du Code de commerce. Pour ce faire, le chargeur devra se servir du courriel de son fournisseur pour demander livraison de cet envoi. Par ailleurs, puisqu'on ne lui a pas donné de bon de livraison, il devra mettre en demeure le transporteur de le produire et de procéder à la remise. En effet, selon les contrats types applicables, en l'absence de convention contraire, un exemplaire de la lettre de voiture doit être laissé au destinataire. Ceci est en adéquation avec les dispositions de l'article 1134 du Code civil qui dispose « *les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites* ».

Le second moyen concerne justement la fraude ou l'infidélité du transporteur, manœuvres qui ont pour but d'empêcher l'ayant droit d'agir à temps, qui balaient la prescription annale mais aussi les dispositions de l'article L.133-3. Cette méthode consisterait à dire que le transporteur a affirmé qu'il y avait deux envois en un, alors que cela était faux. Cet angle d'attaque pourrait être corroboré par l'absence de trace de la livraison. Toutefois, il convient de remarquer que la fraude est parcimonieusement retenue par la jurisprudence car elle suppose un dol du transporteur soucieux de se mettre à l'abri de toute poursuite. Par conséquent, même si le destinataire a d'autres pistes de réflexion, il ne peut être assuré de remporter le bras de fer.

En revanche, si le colis vient de l'étranger, le destinataire est mieux placé. En effet, si le colis est parvenu par la route, la CMR impartit 7 jours pour dénoncer les dommages non apparents. Or, tel est le cas lorsque l'on prétend que les colis sont groupés. Encore faut-il que le livreur n'ait pas, pour la partie finale sur le territoire français, créé un document interne montrant sa volonté de se démarquer du régime international.

Enfin, si l'envoi est venu d'un pays lointain comme les Etats-Unis d'Amérique ou la Chine, nécessitant dès lors un transport par les airs, le destinataire dispose d'une nouvelle alternative. Il peut soutenir que le vol camionné est sous le régime de la Convention de Varsovie (ou Montréal selon les cas), auquel cas il n'y a aucune formalité à accomplir en cas de perte ou manquant. Dans ce cas, il devrait adresser une lettre à son fournisseur lui expliquant les faits et lui demander de mettre à sa disposition et sans frais le colis manquant en soulignant l'existence du devoir de conseil.

La pratique diffère donc parfois quelque peu de la théorie car elle permet de trouver d'autres moyens de défense ou d'attaque.

§3- Les retards

Le retard du transporteur sur le lieu de livraison peut ne pas porter préjudice au destinataire. Cependant, selon les cas, celui-ci peut engendrer des dommages importants pour l'ayant droit. Dans cette hypothèse, il conviendra de rechercher les responsabilités de chacune des parties (A), les contrats types allouant à l'ayant droit de la marchandise une somme qui peut paraître relativement modeste en application des plafonds d'indemnisation. Cependant, ce dernier peut échapper aux plafonds en incérant une clause d'intérêt spécial à la livraison dans son contrat de transport (B).

A - Les responsabilités en cas de retard

Le retard est consommé dès lors que le délai convenu est dépassé. Si rien n'a été prévu, l'on se fonde sur les temps impartis par les contrats types. Il est de un jour par fraction indivisible de 450km. A cela il faut ajouter un jour supplémentaire pour le délai de livraison pour les villes de 500 habitants et de deux jours pour les autres. En revanche, pour les envois de trois tonnes et plus, le délai de livraison est d'un jour seulement.

Le retard apporté dans la livraison des marchandises ne peut donner lieu à des dommages-intérêts qu'à partir du jour où le voiturier a été mis en demeure de livrer. Ce principe découle de l'article 1146 du Code civil, suivant lequel « *les dommages et intérêts ne*

sont dus que lorsque le débiteur est en demeure de remplir son obligation ». La mise en demeure est nécessaire même dans le cas d'un transport soumis à des délais réglementaires et d'ordre public. Elle peut indifféremment émaner du destinataire ou du donneur d'ordre. Le fait que le retard serait dû à une faute lourde ne fait pas perdre au transporteur le droit d'exciper du défaut de mise en demeure. Et, en sens inverse, l'envoi d'une ou même de plusieurs mises en demeure ne met pas le destinataire à l'abri de la prescription.

De plus, après avoir stipulé que les dommages-intérêts ne sont dus qu'à compter de la mise en demeure, l'article 1146 du Code civil ajoute « *excepté néanmoins lorsque la chose que le débiteur s'était obligé de donner ou de faire ne pouvait être donnée ou faite que dans un certain temps qu'il a laissé passer* ». Par cette formule, le législateur a visé le cas où la mise en demeure perd toute utilité parce que l'exécution de l'obligation est désormais sans objet ou intérêt. Tel est le cas lorsqu'un transporteur s'est engagé à livrer un colis de films cinématographiques à une heure précise, en vue d'une projection en soirée¹³⁹, ou lorsque des marchandises ont été offertes après la fermeture ou même simplement le moment-clé de la manifestation où elles devaient être exposées¹⁴⁰, enfin et principalement pour les envois en express¹⁴¹. Par ailleurs, on ne peut reprocher à un expéditeur de ne pas avoir adressé de mise en demeure au transporteur lorsqu'il a été laissé, par la faute de celui-ci, dans l'ignorance de la non-livraison au destinataire.

Aux termes de l'article 1139 du Code civil, la mise en demeure de livrer doit être faite « *par une sommation ou par autre acte équivalent telle une lettre missive lorsqu'il ressort de ses termes une interpellation suffisante* ». Une lettre ordinaire peut donc être suffisante, à condition qu'elle soit rédigée en termes assez formels pour constituer une mise en demeure et, surtout, que sa réception par le transporteur soit établie¹⁴². Télécopie et courriel seront donc eux aussi admis. Quant à son contenu, la mise en demeure doit rappeler les données de l'opération, stigmatiser la défaillance du transporteur et exiger la livraison immédiate de l'envoi, le tout assorti des premières réserves sur les conséquences préjudiciables du dépassement du délai de transport. Par ailleurs, si le retard se perpétue, il ne faudra pas hésiter à renouveler quotidiennement la mise en demeure, en insistant chaque fois davantage sur la gravité du préjudice.

¹³⁹ Cass. com., 2 avril 1974, n° 72-14.525

¹⁴⁰ CA Versailles, 27 février 1997, n° 5784/95, Préservatrice Foncière c/ Epoca

¹⁴¹ CA Rennes, 1^{re} ch., 30 juin 1993, Chronopost c/ Banchereau

¹⁴² CA Lyon, 30 avril 1974

Présumé responsable du retard, le transporteur se libère en faisant la preuve d'un cas de force majeure, d'une faute de l'expéditeur voire du destinataire. Il pourrait même stipuler par contrat qu'il s'exonère de sa responsabilité, ce que la loi n'interdit pas mais qui est à déconseiller sous peine de vider le contrat de sa substance. La conséquence serait que la clause serait considérée comme non écrite.

S'il y a effectivement retard, la réparation due ne peut dépasser le prix du transport dans la limite du préjudice prouvé. Dès lors, le retard plafonné prive le voiturier du prix de son transport. De plus, en matière de retard, il n'y a pas de forclusion.

Cependant, l'ayant droit de la marchandise peut essayer de dé plafonner l'indemnisation due par le transporteur. Pour cela, il pourra invoquer la faute lourde¹⁴³. La faute lourde est celle qui, « *sans que la preuve d'une volonté délibérée soit rapportée, paraît si grossière que l'on se trouve devant l'alternative mauvaise volonté-impéritie* »¹⁴⁴. Parce qu'elle écarte les plafonds de responsabilités, sa définition a donné lieu, depuis quelques années, à un contentieux abondant et à une littérature nourrie. On la définit généralement comme celle qui, confinant au dol, manifeste l'inaptitude de son auteur à assumer la mission dont il s'est chargé¹⁴⁵. C'est le cas notamment du transporteur qui a dépassé la vitesse autorisée ou qui procède à un arrimage défectueux. Il n'est pas nécessaire que la faute soit volontaire ou consciente. Il peut s'agir d'une négligence particulièrement grave ou d'une erreur grossière¹⁴⁶. Une faute peut être lourde même si elle est isolée¹⁴⁷ et même si elle se conjugue avec la faute d'un tiers ou de la victime¹⁴⁸. Il n'est pas non plus nécessaire qu'elle affecte les obligations centrales du contrat. Un manquement à un devoir de conseil ou de surveillance peut caractériser une faute lourde. Il s'agit donc en toute occurrence de porter un jugement sur la gravité du comportement du débiteur de l'obligation, ce qui conduit à dire que la faute lourde est conçue de façon subjective. La faute lourde a ainsi le même effet que la faute dolosive, c'est-à-dire d'écarter toute limitation légale ou conventionnelle de responsabilité et de permettre une réparation intégrale. Pour arriver à cette fin, le destinataire devra donc identifier une faute caractérisée de lourde qui a conduit au retard. Mais cette tactique est risquée car les tribunaux sont peu enclins à suivre cette argumentation en matière de retard, sauf à être dans un cas d'espèce bien particulier.

¹⁴³ Le développement suivant, en adéquation avec le sujet du mémoire, ne porte que sur la matière du transport intérieur de marchandise. Il ne sera donc pas traité de l'affaire « Chronopost », qui mériterait une étude approfondie, l'affaire portant sur le transport en messagerie.

¹⁴⁴ Tiré de l'ouvrage d'Alain Bénabent « Droit civil - Les obligations », Montchrestien 11^{ème} édition, 2007

¹⁴⁵ Cass. com., 26 février et 25 juin 1985, Bull. civ., IV, n°82 et 199.

¹⁴⁶ Cass. com., 11 juillet 1995, Bull. civ., IV, n°215

¹⁴⁷ Cass. Civ. 1ère, 14 décembre 2004, Bull. civ. I, n°318

¹⁴⁸ Cass.com., 19 novembre 1996, Bull. civ. IV, n°280

Cependant, il est tout de même possible, pour l'ayant droit de la marchandise, de dé plafonner l'indemnisation en utilisant un autre procédé, certainement plus efficace. Il s'agit d'incérer dans le contrat de transport, une clause dite de déclaration d'intérêt spécial à la livraison.

B - La déclaration d'intérêt spécial à la livraison

Les chargeurs ne prennent pas toujours soin de couvrir leurs expéditions par une assurance ou, au moins, une déclaration de valeur. Plus rares encore sont ceux qui pensent à la déclaration d'intérêt spécial à la livraison. Pourtant, cette clause confère une grande protection à son ayant droit ce qui devrait inciter tous les acteurs du transport à l'incérer dans leur contrat, ou du moins pour les marchandises dites sensibles.

La clause d'intérêt spécial à la livraison doit être distinguée de l'assurance de la marchandise et de la déclaration de valeur.

L'assurance de la marchandise est une formule sûre. La compagnie d'assurance garantira le sinistre même si le transporteur est exonéré. En effet, l'assurance couvre l'envoi et non la responsabilité de l'exécutant. Cependant, il convient de faire particulièrement attention aux clauses d'exclusion et au champ d'application, sachant que les dommages dits immatériels tels que le préjudice commercial sont rarement indemnisés.

La déclaration de valeur transcende les plafonds d'indemnités pour pertes et avaries. Elle oblige à réparer le dommage à hauteur de la somme indiquée. Cependant, cette pratique revêt un défaut de taille puisqu'elle ne sera d'aucune utilité si le transporteur est exonéré de sa responsabilité.

La déclaration d'intérêt spécial a, quant à elle, principalement pour effet de hausser l'indemnité au montant mentionné en cas de retard. Cette clause a été à tel point plébiscitée que l'ensemble des transports l'ont incorporée dans leur convention tel que la CMR¹⁴⁹, la CIM¹⁵⁰, la Convention de Budapest, dite CMNI¹⁵¹, ainsi que les conventions de Varsovie et de

¹⁴⁹ Convention de Genève du 19 mai 1956 sur le transport routier de marchandises

¹⁵⁰ CIM, Contrat de transport international de marchandise par voie ferroviaire

¹⁵¹ Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure

Montréal¹⁵². De plus, si comme la déclaration de valeur, la clause d'intérêt spécial ne jouera pas en cas d'exonération du transport, elle permettra si tel n'est pas le cas la réparation du dommage immatériel.

Par ailleurs, cette clause doit être portée sur le document de transport. Cela est évident pour des moyens de preuve, d'autant que le transporteur accepte ainsi d'aggraver sa responsabilité. D'ailleurs, l'ensemble des textes le prévoit. Le contrat type général se borne à stipuler à ses articles 21 et 22 que le « *donneur d'ordre a toujours la faculté de faire une déclaration* » de valeur ou d'intérêt spécial.

De plus, comme la déclaration d'intérêt spécial obère la responsabilité du transporteur et qu'elle constitue une clause du contrat de transport, elle doit être accompagnée d'une contrepartie financière. Cette contrepartie est envisagée par les contrats types comme étant une prestation annexe donnant lieu à une rémunération selon le prix convenu¹⁵³. L'absence de rémunération ne fait pas automatiquement perdre le bénéfice de la clause. En effet, en transport routier intérieur, contrairement aux autres modes de transport, les contrats types ne fixent aucune règle en la matière. De même, la jurisprudence reste assez floue sur la question. Or, il devrait en aller tout autrement. Il ne s'agit pas d'un service gratuit mais de l'accroissement de la responsabilité du transporteur. Face à une telle clause, ce dernier engage des coûts supplémentaires pour acheminer dans les délais la marchandise. Même si un transporteur peut toujours indemniser plus, il faut une contrepartie à cet engagement. Il s'agit tout simplement de l'application de la notion de la cause issue des dispositions de l'article 1131 du Code civil. L'abandon d'un droit, en l'espèce se prévaloir de ses indemnités, doit impliquer une compensation sans aboutir indirectement à la réapparition des plafonds. On peut donc regretter que la jurisprudence et les textes, en matière de transport routier interne, ne fassent pas application de cette notion du droit positif français.

En outre, il est possible de se poser la question de savoir si le chargeur qui a fait une déclaration d'intérêt spécial plus faible que ne le réclamait la marchandise peut obtenir la réparation intégrale de son préjudice alors qu'a été retenue la faute lourde contre le transporteur. On pourrait être tenté de répondre par la négative, la déclaration d'intérêt spécial étant une clause du contrat qui oblige les deux parties comme le dispose l'article 1134 du Code civil. Cependant, en transport routier, la faute lourde est équipollente au dol dans ses effets, le dol s'analysant quant à lui en des manœuvres frauduleuses qui, selon l'adage,

¹⁵² Conventions relatives au transport aérien.

¹⁵³ Contrat type *général*, art.17

« corrompt tout ». Dès lors, la faute lourde annihilerait la volonté des parties et obligerait à réparation intégrale même si l'expéditeur avait minimisé le dommage.

SECTION 2 - LES PARTICULARITÉS DES AVARIES

AU DÉCHARGEMENT

En trafic routier intérieur, le déchargement des envois de trois tonnes et plus incombe au donneur d'ordre, le transporteur étant tenu de vérifier sa « conformité » au regard de la sécurité et de la conservation de la marchandise. Sa responsabilité sera retenue s'il s'est abstenu de contrôle ou s'il n'a pas émis de réserve face à un vice apparent. Les juges ont du faire face à des difficultés particulières et y ont répondu de différentes manières qu'il est possible de retrouver dans un tableau, disponible en annexe¹⁵⁴, reproduisant des exemples jurisprudentiels accompagnés de la réponse des tribunaux. Cependant, un tableau ne suffit pas à appréhender toute la question puisque les dommages survenus au cours d'un déchargement peuvent être complexes et être subis par la marchandise (§1), les véhicules (§2) ou encore les installations du destinataire (§3).

§1- Les dommages aux marchandises

Comme précédemment indiqué, le contrat de transport ne se termine qu'avec le retrait effectif et total de la marchandise de l'engin de transport et l'obligation de garantie que le transporteur assume à l'égard des marchandises, en vertu de l'article L. 133-1 du Code de commerce, subsiste jusqu'à ce moment.

Il en découle que, même si ce n'est pas lui qui exécute cette opération, le transporteur est présumé responsable des dommages survenus à la marchandise au cours du déchargement, plus précisément de la phase de retrait du véhicule, comme de tous les autres dommages constatés à l'arrivée¹⁵⁵. Il lui sera, sans doute, plus facile de dégager sa responsabilité mais on ne peut pas totalement écarter l'hypothèse où cette responsabilité serait, en tout ou en partie,

¹⁵⁴ Tableau informatif en annexe 8

¹⁵⁵ CA Aix-en-Provence, 8 février 1996, n° 92/20532, A.T.D. c/ Discap

retenue à raison d'avaries subies par la marchandise au cours de son déchargement par le destinataire, soit que celui-ci, de mauvaise foi, conteste l'origine du dommage, soit à raison de circonstances particulières.

Prenons l'exemple d'un véhicule débâché pour les besoins du déchargement. Surviennent un orage et une pluie si violente que tout le monde, préposés du destinataire et chauffeur, vont se mettre à l'abri, abandonnant la marchandise qui subit de ce fait des avaries de mouille. Voilà un cas dans lequel il n'est pas exclu que la responsabilité du transporteur soit au moins partiellement retenue pour n'avoir pris aucune mesure (rebâchage ou conduite du véhicule sous couvert, si cette possibilité existait) en vue de mettre à l'abri cette marchandise qui se trouvait encore sous sa garantie et éviter ou limiter ainsi le dommage¹⁵⁶.

Cependant, comme précisé plus haut, la présomption de responsabilité ne s'applique qu'à la phase de retrait du véhicule et cesse en même temps que la relation physique entre celui-ci et la marchandise. Le transporteur n'est donc pas présumé responsable des dommages susceptibles de se produire au cours d'un transfert ultérieur sur chariot ou, en cas de déchargement à la grue par le destinataire, à partir du moment où la marchandise, saisie par l'engin de levage, ne repose plus sur le véhicule.

De plus, en matière de température dirigée, toutes les précautions doivent être prises pour que les opérations de déchargement soient exécutées avec un maximum de célérité et sans qu'il en résulte de remontée de température préjudiciable à la qualité des aliments. Pour de courtes périodes, limitées aux opérations de manutention, lors du chargement et du déchargement des aliments, il peut être toléré, à la surface de l'aliment, une légère élévation de température. Pour des aliments surgelés, cette élévation ne pourra dépasser 3°C, de sorte que la température à la surface des aliments n'excède jamais -15°C comme le prévoit l'article 21 de l'arrêté du 20 juillet 1998¹⁵⁷. De ce fait, en cas d'avarie à la marchandise due à une élévation de la température, la responsabilité sera encourue par le destinataire ou le voiturier en fonction du cas d'espèce. En effet, le destinataire doit permettre un déchargement qui ne rompe pas la chaîne du froid, mais le transporteur doit également mettre tous les moyens qui sont à sa disposition pour éviter une élévation de la température. Ainsi, en fonction de l'exécution de l'opération du déchargement d'un transport sous température dirigée, la responsabilité pourra être imputée soit au voiturier soit au destinataire ou encore partagée entre ces deux protagonistes.

¹⁵⁶ CA Paris, 30 novembre 1995, n° 94-12018, Leriche c/ Transéclair

¹⁵⁷ Arrêté du 20 juillet 1998, NOR AGRG9800344A, JO 6 août

Par ailleurs, à partir du moment où la marchandise a été réceptionnée, le transporteur n'en assume plus la garde, au sens de l'article 1384 du Code civil, qui se trouve transférée au destinataire¹⁵⁸. Ce dernier acquiert même la garde des marchandises, et donc la responsabilité des dommages qu'elles peuvent causer aux tiers, dès le déchargement lorsque cette opération lui incombe et que le véhicule du transporteur est dépourvu d'appareil de levage¹⁵⁹.

La livraison ayant mis fin au contrat de transport, la responsabilité du transporteur ne peut plus alors être recherchée que sur le fondement des articles 1382 et 1384 du Code civil. Par exemple, le transporteur sera responsable, non plus en tant que voiturier, mais en qualité de « gardien » du véhicule¹⁶⁰ si, en manœuvrant pour repartir, le chauffeur endommage la marchandise posée à terre. De la même façon, à partir du moment où la livraison a été opérée, le destinataire assume seul la garde¹⁶¹ de la marchandise et, donc, la responsabilité des dommages qu'elle est susceptible de causer à des tiers.

Le déchargement des envois de trois tonnes et plus incombe au destinataire sauf convention contraire. Le contrat type n'en dit pas davantage, énonçant laconiquement que « *la responsabilité des dommages matériels incombe à qui exécute la prestation* ». Seule la loi du 1^{er} Février 1995 rend le transporteur comptable de la préparation de l'engin au chargement et au déchargement qui ne constitue pas une prestation annexe, contrairement à l'exécution de l'opération elle-même. Il en résulte que si, lors de ces phases, une avarie survient parce que le véhicule est mal positionné ou que ses équipements sont défectueux, le transporteur est responsable. Encore faut-il qu'il connaisse exactement la nature de la marchandise, les précautions à prendre, la configuration des lieux etc. De plus, aucune disposition légale spécifique ne lui inflige une obligation de renseignement ou un devoir de conseil pour ce qui est du déchargement.

Il peut arriver que le donneur d'ordre ou le destinataire fasse appel, pour une raison quelconque, aux services d'un loueur de grue avec personnel. En cas de dommage lors de son opération, il aura bien du mal à impliquer le loueur. En effet, les conditions d'exercice de la manœuvre sont plus dures que celles du contrat type relevant de la location de véhicules industriels. Ainsi, le grutier agit sous la responsabilité du locataire dont il devient le préposé occasionnel. De plus, tous les dégâts restent donc à sa charge. Il s'agit en réalité d'une

¹⁵⁸ CA Amiens, 25 juin 1976, BT 1977, p. 171

¹⁵⁹ Cass. 2^e civ., 20 février 1980, n° 78-14.682

¹⁶⁰ Au sens de l'article 1384 du Code civil

¹⁶¹ Au sens du même article précité

véritable clause d'irresponsabilité qui serait nulle en transport mais non en matière de location, sauf bien sûr à vider le contrat d'une partie de sa substance.

Ces principes étaient en cause dans une affaire portée devant la Cour d'appel de Paris le 18 Septembre 2008¹⁶². Les faits sont les suivants. Pour le trajet terrestre final d'une marchandise provenant de Chine, le commissionnaire fait appel à un voiturier. Informé qu'il faudra au destinataire plus d'une journée pour dépoter, le transporteur reçoit l'ordre de dételer la remorque à quai. Le chauffeur met les béquilles mais oublie de prévenir le destinataire de positionner des palettes sous la remorque pour assurer son équilibre. Les employés se mettent à l'ouvrage. Ils ont déchargé deux mètres de plancher quand la remorque bascule, faute de calage. Le commissionnaire fait alors appel à une société de relevage pour location d'une grue avec grutier. C'est lors de cette intervention que le dommage survient, la cargaison basculant vers l'arrière et abîmant une quantité significative de disques placés en hauteur.

Ayant indemnisé le destinataire, l'assureur de la marchandise se retourne contre le commissionnaire qui appelle en garantie à la fois le transporteur et le loueur. Ce dernier étant mis hors de cause, le voiturier fait appel de la décision. Or, l'appel fut judicieux puisque sa responsabilité fondit de moitié.

En effet, reprenant le contrat type *général*, la Cour énonce que le déchargement incombe au destinataire pour les envois de plus de trois tonnes mais que la préparation du véhicule pour ces opérations revient au transporteur. Il convient de noter que cela n'est pourtant pas tout à fait exact dans la mesure où le contrat type ne parle, dans son alinéa 3, que de la mise en œuvre des moyens techniques de transfert, non en cause en l'espèce. Elle ajoute également que la responsabilité de ces opérations revient à qui les effectue. Dès lors, elle en conclut que le transporteur, en tant que professionnel, avait le devoir d'indiquer comment « sécuriser » l'envoi avant que les préposés du destinataire ne s'en occupent. Or, cette affirmation ne repose sur aucun texte puisque l'obligation de renseignement sur la stabilité de l'envoi ne concerne que le chargement.

Par conséquent, en tant que garant de la marchandise, le transporteur est responsable. Cependant, sa responsabilité ne sera en l'espèce que partielle puisque, ayant pris la décision de recourir à un loueur de grue, le commissionnaire assume les suites de l'opération. En effet, selon ces conditions de vente, le locataire donneur d'ordre était seul responsable du grutier devenu son préposé occasionnel. Compte tenu de cette clause exonératoire, le loueur est hors

¹⁶² CA Paris, 5^{ème} Ch., section B, Sté Transports Vivies c/ SA Axa Corporate

de cause et le commissionnaire comptable du dommage avec le transporteur. Dès lors, si la solution donnée par la Cour semble être fondée en droit en ce qui concerne le commissionnaire, puisqu'il a accepté les conditions par contrat, il en va autrement pour le voiturier même s'il est garant des avaries et si la bonne foi pouvait l'amener à mettre en garde le destinataire.

§2- Les dommages aux véhicules

Les véhicules de transport, et plus particulièrement les véhicules spécialisés, sont très onéreux. Leur entretien ainsi que leur réparation doivent être effectués par des professionnels spécialisés afin de garder leur autorisation de circuler. Par ailleurs, toute réparation devra être faite dans les règles de l'art car une réparation approximative pourrait exposer le responsable à des poursuites pénales en cas d'accident. Ainsi, tout dommage aux véhicules est d'une grande importance puisque le propriétaire devra, outre parfois supporter les frais de réparation, également supporter le manque à gagner du fait de l'immobilisation de son outil d'exploitation. Dès lors, au vu des frais et de la responsabilité qu'un dommage au véhicule peuvent occasionner, on comprend pourquoi la matière est si sensible. Après une définition de la notion (A), il conviendra de l'illustrer par des exemples tirés de la jurisprudence récente (B).

A - La notion

Il peut arriver que le véhicule soit endommagé au cours de l'opération de déchargement. L'article 7 du contrat type *général* impute à l'auteur du déchargement la responsabilité des dommages survenus au cours de cette opération. Cependant le transporteur ne peut pas demander directement réparation au préposé du destinataire qui a endommagé son véhicule. Cette solution peut être tentante pour le transporteur qui s'est laissé prescrire vis-à-vis de l'entreprise destinataire, en engageant une action quasi délictuelle contre le préposé pris à titre personnel. Cependant cette action est vouée à l'échec comme en atteste une jurisprudence abondante et stable¹⁶³. Il s'est déjà produit que le plancher du véhicule

¹⁶³ CA Aix-en-Provence, 25 février 1981, BT 1981, p. 421

s'effondre sous le poids d'un engin de manutention du destinataire. L'utilisateur peut être amené à répondre des dégâts subis de ce fait par le véhicule au même titre et dans les mêmes conditions que des autres dommages survenus au cours du déchargement. La question est de déterminer si le transporteur est à même d'apprécier toutes les caractéristiques de l'engin.

En ce qui concerne les dégâts subis par le chariot, donc par un véhicule terrestre à moteur (VTM) appartenant au destinataire, il s'agit d'un problème de responsabilité civile, et non plus contractuelle, et le transporteur peut éventuellement être recherché sur le fondement des articles 1382 et 1384 alinéa 1 du Code civil. Bien évidemment, là encore, les faits d'espèces sont susceptibles de jouer un rôle déterminant.

Par ailleurs, les dommages au véhicule peuvent survenir à cause du lieu de livraison. En effet, quand bien même l'ensemble des contrats types prévoit que les lieux de déchargement sont « *accessibles sans contrainte et risque particulier* », et même dans le cas où est élaboré un protocole de sécurité fournissant des informations sur les conditions d'accès et de stationnement au poste de déchargement, il appartient au transporteur d'apprécier s'il peut s'engager sans danger sur le domaine privé du destinataire compte tenu de l'état apparent des lieux et du poids de son véhicule¹⁶⁴. Le transporteur ne peut donc pas, en principe, réclamer au destinataire l'indemnisation des dommages subis par son véhicule ou le remboursement des frais qu'il s'est trouvé contraint d'exposer du fait de l'état du lieu de livraison. Par exemple, le transporteur ne pourra pas adresser au destinataire la facture de l'entreprise de levage appelée pour dégager le véhicule embourbé sur le chantier.

Toutefois, ce principe comporte une exception. Le transporteur peut obtenir réparation de son préjudice si le dommage est imputable à un vice non apparent du lieu de destination. On ne peut en effet reprocher au transporteur une erreur d'appréciation lorsqu'il n'avait aucune raison de se méfier¹⁶⁵. La responsabilité de l'incident incombe alors au donneur d'ordre, qui a manqué à son obligation de signaler cette particularité raisonnablement inenvisageable de l'opération. En outre, tous les contrats types disposent à leur article 5 que le transporteur s'engage à utiliser un matériel adapté aux accès et installations de déchargement préalablement définis par le donneur d'ordre. On voit donc bien ici l'importance des informations transmises par ce dernier. D'autre part, si l'article 10 du contrat type *transports exceptionnels* impose au transporteur de reconnaître les accès au lieu de déchargement, il ajoute que « *le donneur d'ordre garantit pour sa part la résistance des sols hors domaine*

¹⁶⁴ Cass. 2^e civ., 17 octobre 1979, n° 78-15.361, BT 1980, p. 273 ; Cass. 1^{re} civ., 11 avr. 1995, n° 93-10.215

¹⁶⁵ CA Rouen, 14 mars 1973, BT 1973, p. 257

public ». Enfin, une erreur ou une omission du protocole de sécurité concernant une particularité même apparente, peut ouvrir droit au transporteur à un recours partiel envers l'entreprise d'accueil, le destinataire.

La marchandise peut elle aussi occasionner par sa nature même des dommages au véhicule. Lorsqu'il s'agit simplement de salissures ou de contamination, la réparation du dommage se résout généralement simplement par l'allocation d'une rémunération complémentaire annexe correspondant au coût du nettoyage par le débiteur des frais de transport.

Cependant, les dommages au véhicule peuvent aller au-delà de simples salissures. Par exemple, le produit transporté, de nature corrosive, a pu se répandre sur le plancher suite à un vice d'emballage¹⁶⁶ ou dû au vice propre de la marchandise qui s'est enflammée spontanément durant le transport¹⁶⁷. Autre exemple possible, le véhicule peut se retourner suite à l'absence de blocage de la tourelle d'une grue¹⁶⁸. Dans ces hypothèses, l'expéditeur doit répondre des dégâts sous réserve de conditions corrélatives. Il doit être établi que le défaut d'emballage ou le vice propre ait une relation de cause à effet avec le dommage¹⁶⁹. Ainsi l'expéditeur devra indemniser le transporteur des dégâts causés à son véhicule, des frais d'immobilisation de celui-ci pendant les réparations et éventuellement des dommages subis par les autres marchandises destinées à d'autres destinataires. A fortiori, le transporteur répond des dommages imputables à une fausse déclaration de sa part. Celle-ci peut consister en une déclaration de marchandise quelconque alors qu'il s'agissait en réalité de produits dangereux qui se sont enflammés. Si le transporteur avait eu connaissance de la réelle nature de la marchandise, il aurait effectué le déchargement autrement et évité ainsi tout dommage en prenant les précautions qui s'imposaient.

Cependant, le transporteur doit assumer et prendre en charge ce que l'on appelle les risques d'exploitation. Les dommages subis par le véhicule du transporteur sont bien dus aux marchandises qu'il transporte sans pour autant que cela concerne un vice propre, une défectuosité d'emballage ou une fausse déclaration. Il s'agit, comme son nom l'indique, d'un risque d'exploitation que le voiturier inclut normalement dans son prix. L'opération est donc transparente pour son client. Par exemple, il pourrait s'agir de dommages causés à un camion benne au cours de déchargements répétés d'agrégats. C'est l'hypothèse où la dégradation du

¹⁶⁶ CA Paris, 12 décembre 1983, BT 1984, p. 460

¹⁶⁷ CA Paris, 5^e ch., 7 octobre 1993, n° 91-3034, ATIC c/ Via assurances

¹⁶⁸ CA Paris, 24 janvier 1984, BT 1984, p. 503

¹⁶⁹ CA Paris, 5^e ch., 31 mai 2000, n° 1998/04789, Daher c/ SNCF et autres, BTL 2000, p. 461

véhicule n'est due qu'en raison de sa simple utilisation normale et donc d'une usure elle aussi normale.

En revanche, le contrat type *animaux vivants* adopte une toute autre solution. En effet, son article 19 dispose que « *le donneur d'ordre répond, vis-à-vis du transporteur, des dommages causés au véhicule par les animaux ... sauf à justifier que ces dommages sont la conséquence d'une faute du transporteur* ». Dès lors, le transport d'animaux est le seul à retenir comme principe que tout dommage causé aux véhicules par les animaux est présumé être de la responsabilité du donneur d'ordre ou du destinataire.

B - L'illustration par la jurisprudence

Deux affaires portées récemment devant nos tribunaux illustrent parfaitement la problématique des dommages aux véhicules.

La première¹⁷⁰, en date du 5 Mai 2008, concerne une société, spécialisée dans la construction mécanique, qui commande à son fournisseur allemand des tubes métalliques de 28 tonnes. Ce dernier affrète deux poids lourds et le transporteur procède à la livraison. En cours de déchargement, effectué à l'aide d'un chariot élévateur conduit par un préposé du destinataire, les tubes se déplacent sous la poussée de l'engin. Ils tombent sur le sol, endommageant la remorque d'un autre camion. L'incident est survenu au moment où la fourche soulevait la dernière rangée de tubes disposés sur la remorque. Le transporteur demande réparation mais le tribunal opère un partage et ne lui octroie que 4.096,19 € sur les 8.192,39 réclamés. En appel, la décision est confirmée.

La Cour devait statuer sur le fondement de l'action et les responsabilités respectives. Pour obtenir gain de cause, le transporteur invoquait la loi du 5 Juillet 1985, dite Badinter, sur les accidents à la circulation. Or, si elle concerne les dommages dans lesquels un véhicule terrestre à moteur (tel était le cas du chariot) est impliqué et si on lui donne une portée parfois excessive, les juridictions y mettent cependant un bémol. En effet, il faut que la partie du véhicule incriminé ait été dédiée au déplacement. Bien évidemment, tel n'est pas le cas de la fourche d'un chariot même si l'engin forme un tout.

¹⁷⁰ C. Pau, 5 Mai 2008, Société Kog Sudwest c/ SAS CMA Constructions métalliques

Il y avait également un deuxième fondement. Il s'agissait du contrat de transport, l'incident ayant eu lieu alors qu'il était encore en cours. Certes, les dommages ne concernaient ni les marchandises, ni le camion dont elles étaient extraites, mais le second véhicule affecté au déplacement. La Cour de cassation ayant considéré que les dommages causés aux installations du destinataire entraient dans le champ du contrat de transport, il en va *a fortiori* de même pour les dégradations subies pour les véhicules dédiés au déplacement. On aurait pu soutenir qu'il y avait deux envois et donc deux contrats distincts dont l'un n'était pas en cause. Cependant, l'acheminement faisait un tout dans l'esprit des parties. L'action aurait pu être formée sur cette base mais se heurtait à la prescription annale de l'article L133-6 du Code de commerce.

Le troisième terrain, celui de la responsabilité dite « civile », était moins sulfureux, le demandeur ayant le choix entre la responsabilité du gardien de la chose¹⁷¹, ici du chariot, et celle du commettant du fait des préposés¹⁷². C'est sur ce dernier que le choix du demandeur s'est opéré. Cette initiative fut fructueuse puisque la Cour a suivi ses arguments.

Relevant que la marchandise avait chuté du fait du cariste, elle retient la responsabilité du destinataire qui avait procédé au déchargement. Elle reprochera d'ailleurs assez curieusement au conducteur du chariot de ne pas avoir vérifié l'arrimage avant de procéder à l'opération alors qu'il connaissait la nature des marchandises. Toutefois, le transporteur n'a pas total gain de cause. En effet, visiblement, l'arrimage était défectueux, sans que l'on sache, du reste, qui y avait procédé.

La seconde affaire¹⁷³ est plus récente. En date du 8 Avril 2009, elle concerne une société (SIAP), ayant pour activité l'élimination et l'incinération de déchets industriels, qui confie à Colidec, chargée de leur collecte et transport, l'acheminement de 25,6 tonnes de mâchefer à destination du centre d'enfouissement (géré par SITA).

Pour le transfert, Colidec se substitue un voiturier, l'envoi étant réparti en deux bennes. Alors que le déchargement est en cours, une partie des déchets collés au fond de la benne déséquilibre l'ensemble qui se couche. Le chauffeur est blessé et le véhicule endommagé. L'expert imputera le sinistre à un défaut de protection du fond de l'engin ainsi qu'à l'insuffisante incinération du mâchefer et à son stockage prolongé dans le véhicule.

¹⁷¹ Art. 1384 al.1^{er} du Code civil

¹⁷² Art. 1384 al.5 du Code civil

¹⁷³ C. Bordeaux, 8 Avril 2009, Me Gascon ès qualité c/ SAS Colidec

Après avoir assigné la chaîne, le transporteur se désiste de son action contre le destinataire SITA. Débouté, il interjette appel avec succès. La question que l'on peut se poser est donc de savoir qui était responsable. S'agissait-il de Colidec, considéré comme un commissionnaire, le chargeur SIAP ou le transporteur auteur de son propre malheur ?

La Cour met hors de cause le commissionnaire. Même si les choses ne sont pas clairement dites, sa responsabilité en cas de dommage au véhicule repose sur sa faute prouvée. A défaut de l'établir, il ne peut être comptable des suites de l'accident.

En raison du désistement à l'égard du destinataire, seul l'expéditeur restait en lice. S'agissant d'un envoi de plus de trois tonnes, il était responsable des opérations de chargement, aucune prestation annexe n'étant convenue. Or, la cause du sinistre résultait bien d'un vice du chargement, la benne n'ayant pas été suffisamment protégée lors de l'opération. L'on ne pouvait, en effet, considérer que la pose d'un dispositif d'isolation de la marchandise se rattachait à la mise en œuvre des équipements propres au véhicule. Par ailleurs, connaissant mieux que personne la nature de son produit et ses risques, le chargeur n'avait fait aucune recommandation. L'insuffisante préparation du mâchefer (cause secondaire) aurait d'ailleurs pu, à l'extrême limite, constituer un vice propre de la marchandise exonérant le transporteur.

Enfin, l'on ne relevait aucune faute de celui-ci qui eût conduit à un partage de responsabilité ou au rejet de ses prétentions. En effet, il n'avait pu, comme le stipulent les contrats types, se conformer au protocole de sécurité, inexistant à l'époque chez le destinataire. Pour conclure, la descente du chauffeur afin de vérifier si le déchargement était fini ne constituait nullement une manœuvre intempestive.

Le voiturier (ou plutôt son mandataire liquidateur) ainsi que son assureur obtiennent donc satisfaction.

On saluera l'arrêt qui apprécie comme il se doit la responsabilité du commissionnaire en cas de dommages au véhicule et fait une stricte application des contrats types et de la loi du 1^{er} Février 1995 relative aux prestations annexes.

Enfin on peut se demander ce qu'il serait advenu du destinataire s'il n'y avait pas eu désistement. En effet, soit la solution aurait été maintenue, l'origine du dommage résultant du mauvais chargement, soit il y aurait eu partage en raison de l'absence de protocole de sécurité.

§3- Les dommages aux installations

Le dommage aux installations est un problème épineux d'un point de vue juridique mais aussi commercial. En effet, si le chauffeur emmène de bonne grâce la marchandise là où on lui dit et que cette opération entraîne des dommages aux installations du destinataire, les parties se retrouveront très souvent opposées lors d'un procès.

Le destinataire pourrait être tenté d'assigner le transporteur en mettant en jeu l'article L133-1 du Code de commerce. Cette méthode est vouée à l'échec puisque l'article L133-1 ne concerne que le dommage aux marchandises. Par conséquent, le destinataire ferait meilleur jeu de s'appuyer sur les dispositions de l'article 1384 du Code civil. La question est de savoir quel est le réel fondement de l'action et si le voiturier peut être tenu responsable.

Si le contrat de transport avait cessé, la voie délictuelle serait seule ouverte. Si tel n'est pas le cas, la base serait contractuelle mais selon le droit commun, c'est-à-dire l'obligation de ne pas faire.

Lorsque le transport concerne un envoi de moins de 3 tonnes, le déchargement et même la livraison s'effectuent dans l'enceinte de l'établissement industriel ou commercial, au pied du véhicule ou au seuil du magasin¹⁷⁴. Toutefois, le texte ajoute que la manutention faite au-delà est réputée exécutée pour le compte du donneur d'ordre ou du destinataire et sous sa responsabilité. En réassurance, le transporteur a pour lui la loi du 1^{er} Février 1995, dite Bosson ou sécurité-modernisation, selon laquelle l'exécution des prestations annexes non prévues au contrat engage la responsabilité de l'entreprise qui en bénéficie¹⁷⁵. De plus, cette loi est d'ordre public, les parties ne peuvent donc pas y déroger par convention. Dès lors, si la manutention supplémentaire n'a pas été envisagée lors de la conclusion du contrat, le dommage reste à la charge du seul destinataire. Cependant, il est important de noter que l'article 25 de la loi Bosson impose aux parties de lister ces opérations à la conclusion du contrat. En acceptant cette opération supplémentaire et courante, le chauffeur devient le préposé occasionnel du destinataire. Autrement dit, lorsque le destinataire demande un service non convenu au préalable au voiturier, ce dernier devient son préposé occasionnel. Le résultat est donc la mise hors de cause du transporteur. Enfin, quant à la prescription, celle-ci est décennale, que la responsabilité engagée soit contractuelle selon le droit commun ou délictuelle.

¹⁷⁴ Art 7-1 Contrat type *général*

¹⁷⁵ Art 27 de la loi Bosson

En revanche, lorsque le dommage survient alors que ces opérations annexes étaient prévues et listées dans le contrat liant les parties, la responsabilité du destinataire est loin d'être automatiquement engagée. Certes, sa responsabilité sera tout de même engagée si le dommage constaté provient du manquement à l'une de ses obligations. Ainsi, le destinataire sera responsable des dommages causés au voiturier et à ses propres installations si les étagères sur lesquelles le voiturier devait poser les colis s'écroulent du fait de leurs vétustés. Mais, il n'en reste pas moins que le voiturier répondra de tous les autres dommages aux installations du destinataire si les opérations étaient listées. Pour cela, le destinataire devra recourir aux dispositions des articles 1382 et 1384 du Code civil. En effet, dans ce cas là, le chauffeur reste le préposé de l'entreprise de transport.

Par exemple, il peut s'agir du cas où le transporteur s'est accordé avec son donneur d'ordre afin que le chauffeur déplace, après la livraison, la marchandise dans les chambres froides. Si malencontreusement le chauffeur devait détériorer le système de ventilation de la chambre froide au moment de l'opération, ce dernier engagerait la responsabilité de son entreprise. Il en irait de même si le chauffeur était amené à détériorer le linoléum en utilisant un tire-palette, opération convenue par avance dans le contrat unissant les parties.

CONCLUSION

Les enjeux de la livraison ainsi définis, il est possible d'en tirer la conclusion qu'ils se révèlent être très nombreux et variés lorsqu'il s'agit de transport intérieur de marchandise.

Tout d'abord, il est apparu une grande diversité des modes de livraison, allant de la simple livraison chez le particulier, à une livraison plus complexe se déroulant chez un destinataire absent ou même encore sur camion suiveur de chantier. Il s'agit là de pratiques totalement différentes qui ne concernent pas les mêmes personnes ni les mêmes enjeux économiques.

D'un côté, la livraison concerne un particulier qui attend qu'on lui remette un bien dont la valeur vénale est en grande partie assez modeste. De l'autre, la livraison concerne des professionnels de la logistique, ou issus d'autres domaines, qui font transporter des marchandises d'une valeur, en général, autrement plus importante. En outre, ces derniers font voyager une plus grande quantité de marchandise, qu'il s'agisse en poids ou en fréquence, en opposition au simple particulier qui achète sur Internet et se fait livrer à domicile ou en point relais, quelques produits de façon éparse, de sorte que les enjeux en causes ne sont évidemment pas les mêmes.

De plus, l'étude des modes de livraison et des responsabilités des parties au contrat de transport en cause a permis de constater que les enjeux divergeaient diamétralement en fonction du type de livraison et du point de vue de la partie en cause. En effet, le transporteur, le destinataire, le commissionnaire ou le donneur d'ordre sont autant de personnes qui ont des responsabilités et intérêts divergents. Dès lors, les enjeux ne sont pas les mêmes pour chacun d'entre eux.

Par ailleurs, les enjeux inhérents à la livraison se révèlent être tout autres lorsque l'on se place sur le plan international ou au niveau des autres modes de déplacement que sont les transports ferroviaire, fluvial, maritime ou aérien. Cependant, faute d'étude comparative, n'existant aucun ouvrage ou thèse s'y rapportant, il n'est pas possible de savoir exactement en quoi consistent ces différences. Faire un travail répertoriant les différents modes de transports se révélerait, de ce fait, fort intéressant et innovant.

TABLE DES ANNEXES

Annexe 1 : Modèle de protocole de sécurité Page 86

Annexe 2 : Modèle de convention de livraison en l'absence du destinataire..... Page 88

Annexe 3 : Tableau comparatif des durées de mise à disposition des véhicules selon les contrats types Page 89

Annexe 4 : Barème 2008 des indemnités journalières d'immobilisation pour les véhicules de transport de marchandises Page 90

Annexe 5 : Barème 2009 des indemnités journalières d'immobilisation pour les véhicules de transport de marchandises Page 91

Annexe 6 : Tableau comparatif des législations applicables concernant le déchargement dans certains pays européens Page 92

Annexe 7 : Modèle de document de cadrage..... Page 93

Annexe 8 : Tableau informatif sur les avaries au déchargement Page 94

ANNEXE 1

Modèle de protocole de sécurité

**MODÈLE TYPE
DE
PROTOCOLE DE SÉCURITÉ
ÉTABLI
DANS LE CADRE D'UN ÉCHANGE PRÉALABLE ENTRE ENTREPRISES
(en application des articles 2, 3 et 4 de l'arrêté du 26 avril 1996)**

- Le présent protocole est établi entre :
L'entreprise d'accueil représentée par
L'entreprise extérieure représentée par
 - Il concerne des opérations répétitives
OUI (*) NON
 - Nature de (ou des) l'opération(s) :
Chargement Déchargement
 - Date d'établissement du protocole :
 - Signatures :
- Pour l'entreprise d'accueil - Pour l'entreprise extérieure
-

(*) Le présent protocole est applicable à compter de la date de sa signature et sera actualisé en cas de modification significative dans l'un quelconque de ses éléments constitutifs.

NB : Ce protocole est applicable à compter de sa date d'établissement.

ÉLÉMENTS PERMANENTS relatifs au site d'accueil	A préciser (1)
1 - Nom du responsable désigné
2 - Consignes de sécurité générales
3 - Plan et consignes de circulation
3.1 - Lieu de livraison ou de prise en charge
3.2 - Modalités d'accès et de stationnement aux postes de chargement / déchargement
4 - Moyens de secours en cas d'accident ou d'incident

ANNEXE 1 (suite)

Modèle de protocole de sécurité (suite)

ÉLÉMENTS VARIABLES liés au type d'opération

A – Éléments à fournir par l'entreprise d'accueil	Cocher d'une croix (1) (2)
5 – Consignes de sécurité spécifiques à l'opération (à préciser)
6 – Mesures spécifiques prises lorsque l'opération est exécutée de nuit ou dans un lieu isolé ou à un moment où l'activité de l'entreprise d'accueil est interrompue : OUI (à préciser) NON	[] []
7 – Moyens de secours en cas d'accident ou d'incident spécifiques à l'opération (à préciser)
8 – Matériels et engins spécifiques utilisés pour le chargement ou le déchargement en précisant qui les utilise (3) 8.1 – pont roulant 8.2 – chariot 8.3 – autre (à préciser)	[] []
B – Éléments à fournir par le transporteur	Cocher d'une croix (1) (2)
9 – Véhicule(s) 9.1 – Caractéristiques 9.1.1 – véhicule(s) léger(s) 9.1.2 – véhicule(s) poids lourd – isolé – articulé 9.1.3 – autre(s) (à préciser) [] [] [] []
9.2 – Aménagement ou type 9.2.1 – plateau 9.2.2 – carrossé 9.2.3 – hâché 9.2.4 – benne 9.2.5 – citerne 9.2.6 – autre (à préciser) [] [] [] [] []
9.3 – Equipement 9.3.1 – appareil de levage et/ou de manutention 9.3.2 – groupe frigorifique 9.3.3 – équipement(s) spécifique(s) autre(s) (à préciser) [] []
10 – Nature de la marchandise 10.1 – marchandises générales, le cas échéant (à préciser) 10.2 – denrées périssables 10.3 – matières dangereuses 10.4 – fonds et valeurs 10.5 – animaux vivants	[] [] [] [] []
11 – Conditionnement de la marchandise 11.1 – vrac 11.2 – palette 11.3 – colis non palettisé 11.4 – unité de transport intermodale (conteneur, caisse mobile, ...) [] [] [] []
12 – Précautions et sujétions particulières résultant de la nature des substances ou produits transportés notamment celles qui sont imposées par la réglementation sur les matières dangereuses (à préciser)
13 – Mesures spécifiques prises lorsque l'opération est exécutée de nuit ou dans un lieu isolé ou à un moment où l'activité de l'entreprise d'accueil est interrompue (à préciser)

(1) renvoi possible à des documents annexes plus détaillés

(2) réponses multiples autorisées

(3) attention à être bien en phase avec le contrat de transport

ANNEXE 2

Modèle de convention de livraison en l'absence du destinataire

<Lieu>, le <date>

Emetteur : <Client réceptionnaire ou Destinataire>

A l'adresse de : <Transporteur>

Monsieur (ou Madame),

Nous faisons suite à nos différents entretiens et à votre visite du <date> à notre *magasin (ou entrepôt, <etc.>)* de <>.

Compte tenu des spécificités de notre secteur économique et des difficultés de stationnement dans le quartier, il a été décidé que vous procéderiez à la livraison de ce magasin les <jours> avant <par exemple : cinq heures du matin>.

Aucun de nos employés ne se trouvant sur place à cette heure, votre chauffeur placera seul la marchandise et les documents de transport à l'intérieur du sas prévu à cet effet, dont nous vous avons montré l'emplacement et dont une clé vous a été remise.

Votre chauffeur devra évidemment veiller à refermer le sas avant de quitter les lieux.

Notre personnel prenant son service à <> heures, nous disposerons d'une heure, soit jusqu'à <>, pour procéder à un contrôle quantitatif et qualitatif de la marchandise livrée dans ces conditions et pour vous notifier par télécopie tout manquant, avarie ou autre anomalie.

Tout manquant, avarie ou autre anomalie ainsi notifié dans ce délai d'une heure sera automatiquement imputé au transport et vous aurez donc à nous en indemniser, étant entendu qu'il vous sera toujours loisible de venir en constater la réalité dans le courant de la journée.

En revanche, passé ce délai d'une heure, nous perdrons définitivement notre droit à réclamation, quelle que soit la nature du dommage.

Vous voudrez bien nous confirmer par écrit votre accord sur les termes de la présente convention, qui prendra effet le <>.

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

<Signature>

Nota : pour ces échanges, il est préconisé l'utilisation de lettres ordinaires ou de courriers électroniques.

ANNEXE 3

Durées de mise à disposition des véhicules selon les contrats types

Contrat type, poids et volumes des envois	Durée de mise à disposition du véhicule		
	RDV respecté	Plage horaire respectée	Autres cas
<u>Contrats types général et température dirigée :</u> Moins de 100 kg et moins de 20 colis	15 minutes		
<u>Contrats types général et température dirigée :</u> Plus de 100 kg et plus de 20 colis	30 minutes		
<u>Contrats types général et température dirigée :</u> Entre 3 et 10 tonnes et inférieurs à 30 m ³ <u>Contrat type transport exceptionnel :</u> Inférieur à 15 tonnes	1h	1h30	2h (+ 1/4h en cas de rdv manqué)
<u>Contrat type transport exceptionnel :</u> Supérieur à 15 tonnes	1h	2h	2h30
<u>Contrats types général et température dirigée :</u> Supérieur à 10 tonnes ou supérieur à 30 m ³ <u>Contrat type citerne</u>	1h Franchise de 30 minutes pour les deux parties	2h	3h (+ 1/4h en cas de rdv manqué)

ANNEXE 4

Barème 2008 concernant les indemnités journalières d'immobilisation pour les véhicules de transport de marchandises

INDENNITES JOURNALIERES D'IMMOBILISATION DES VEHICULES											
1 ^{er} janvier 2008	Camions ou ensembles routier charge utile										
	2T	3T	5T	7T	10T	15T	20T	25T			
Transports marchandises à courtes distances											
- Flotte de 10 véhicules et plus	28,83	31,31	39,62	47,76	58,72	68,27	79,24	87,20			
- Flotte de 3 à 9 véhicules	32,01	34,49	43,86	51,24	65,80	75,70	87,20	96,75			
- Flotte de 1 à 2 véhicules	35,90	37,67	49,17	59,61	75,70	85,96	98,34	109,13			
Transports marchandises à longues distances											
- Flotte de 10 véhicules et plus	28,83	31,31	43,86	55,71	72,16	85,08	100,64	111,25			
- Flotte de 3 à 9 véhicules	32,01	34,49	47,76	61,55	79,77	93,03	113,37	127,86			
- Flotte de 1 à 2 véhicules	35,90	37,67	53,95	70,22	90,56	105,42	126,29	138,84			

Aucune indemnité n'est due lorsque l'immobilisation du véhicule est égale ou inférieure à une journée ou lorsque le montant des réparations est égal ou inférieur à 21,36 .

ANNEXE 5

Barème 2009 concernant les indemnités journalières d'immobilisation pour les véhicules de transport de marchandises

INDENNITES JOURNALIERES D'IMMOBILISATION POUR LES VEHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES											
1 ^{er} janvier 2009	Camions ou ensembles routier charge utile										
	2T	3T	5T	7T	10T	15T	20T	25T			
Transports marchandises à courtes distances											
- Flotte de 10 véhicules et plus											
	29,30	31,82	40,27	48,54	59,68	69,39	80,54	88,63			
- Flotte de 3 à 9 véhicules											
	32,54	35,05	44,58	54,11	66,87	76,94	88,63	98,33			
- Flotte de 1 à 2 véhicules											
	36,49	38,29	49,98	60,58	76,94	87,37	99,95	110,92			
Transports marchandises à longues distances											
- Flotte de 10 véhicules et plus											
	29,30	31,82	44,58	56,63	73,35	86,47	102,29	113,07			
- Flotte de 3 à 9 véhicules											
	32,54	35,05	48,54	62,56	81,08	94,56	115,23	123,86			
- Flotte de 1 à 2 véhicules											
	36,49	38,29	54,83	71,37	92,04	107,14	128,35	147,12			

Aucune indemnité n'est due lorsque l'immobilisation du véhicule est égale ou inférieure à une journée ou lorsque le montant des réparations est égal ou inférieur à 214,82 €

ANNEXE 6

Tableau comparatif des législations sur le déchargement
dans certains pays européens

Chargement	Déchargement
Allemagne	
Expéditeur sauf clause contraire du contrat	Destinataire sauf clause contraire du contrat
Belgique	
Expéditeur sauf convention écrite, arrimage exécuté « autant que possible » par le transporteur	Destinataire sauf convention écrite contraire
Danemark	
Selon le contrat	Selon le contrat
Espagne	
- lot : expéditeur - groupage : transporteur	- lot complet : destinataire - groupage : transporteur
Estonie	
Expéditeur	Expéditeur
Finlande	
Selon contrat mais le transporteur est responsable de l'arrimage	Selon contrat
France	
- Envois égaux ou supérieurs à 3T : expéditeur sauf convention contraire ou prestation convenue - Envois inférieurs à 3T : transporteur	- Envois égaux ou supérieurs à 3T : destinataire Sauf convention écrite contraire ou prestation convenue - Envois inférieurs à 3T : transporteur
Hongrie	
Expéditeur sauf clause contraire, le transporteur s'occupant de l'arrimage	Destinataire sauf clause contraire
Italie	
Selon le contrat	Transporteur (article 1687 du Codice civile) : mise à disposition selon les usages
Pays-Bas	
Expéditeur sauf clause contraire	Selon contrat
Portugal	
Selon contrat	Selon contrat
République Tchèque	
Selon contrat	Selon contrat
Royaume-Uni	
Conditions de la RHA : le transporteur met seulement à disposition les moyens techniques de son véhicule, sauf clause contraire	Conditions de la RHA : le transporteur se borne à mettre en œuvre les moyens techniques, sauf clause contraire

ANNEXE 8

Tableau informatif sur les avaries au déchargement

FAITS	DÉCISION	RÉFÉRENCES
Transport routier intérieur. Vice d'arrimage. Opération incombant au donneur d'ordre.	Condition de l'exonération : absence de caractère apparent du vice.	Cass. com., 28 octobre 2008 ; <i>BTL</i> 2008 n° 3246.
Chute de la marchandise en cours de trajet. Envoi de plus de trois tonnes.	Partage de responsabilité entre le donneur d'ordre et le transporteur. Exécution de l'arrimage par le chauffeur. Prestation non convenue. Chauffeur ayant toutefois fourni un nombre insuffisant de sangles. Défaut de vérification du chargement.	C. Angers, 17 juin 2008 ; <i>BTL</i> 2008 n° 3243.
Envoi de plus de 3T. Chargement par le chauffeur. Prestation non convenue.	Exonération du transporteur (oui). Qualité des sangles non en cause.	C. Lyon, 15 février 2007 ; <i>BTL</i> 2007 n° 3236.
Mauvais arrimage. Opération confiée au commissionnaire.	Responsabilité du commissionnaire. Faute personnelle. Réparation intégrale.	Cass. com., 4 mars 2008 ; <i>BTL</i> 2008 n° 3215.
Envois de détail. Avarie au déchargement.	Faute lourde du transporteur (oui). Dessanglage intempestif.	C. Lyon, 17 janvier 2008 ; <i>BTL</i> 2008 n° 3210.
CMR. Chute de la marchandise en cours de transport.	Partage de responsabilité. Chargement effectué par le donneur d'ordre. Absence de vérification de l'opération par le transporteur.	C. Lyon, 3 janvier 2007 ; <i>BTL</i> 2007 n° 3192.
Envois de plus de 3T. Participation du chauffeur au chargement. Prestation non convenue. Chauffeur devenu préposé occasionnel du donneur d'ordre.	Partage de responsabilité. Insuffisance des sangles. Connaissance du nombre de sangles à fournir par le voiturier ayant effectué des transports similaires.	C. Chambéry, 14 février 2006 ; <i>BTL</i> 2007 n° 3177.
Envoi de plus de 3T. Donneur d'ordre exécutant l'opération.	Responsabilité du donneur d'ordre exécutant l'opération selon sa propre procédure. Insuffisance des sangles indifférente. Donneur d'ordre devant les fournir.	C. Poitiers, 21 juin 2006 ; <i>BTL</i> n° 3141.
Envois de détail. Préposés de l'expéditeur aidant au chargement.	Responsabilité du transporteur. Préposés agissant pour son compte. Faute lourde (oui). Connaissance de la nature fragile de la marchandise.	C. Versailles, 5 janvier 2006 ; <i>BTL</i> 2006 n° 3121.
CMR. Exécution du chargement par le donneur d'ordre (commissionnaire de transport).	Exonération du transporteur. Risque particulier résultant du mauvais chargement par l'ayant droit (article 17.4 c).	C. Paris, 5 ^{ème} chambre, 26 janvier 2006 ; <i>BTL</i> 2006 n° 3117.
CMR. Participation conjointe du donneur d'ordre et du transporteur à l'opération.	Responsabilité du transporteur (oui). Risque particulier ne concernant que le cas où l'ayant droit opère seul. Défaut de vérification de l'opération par le transporteur.	C. Orléans, 22 décembre 2005 ; <i>BTL</i> 2006 n° 3111.
Exécution de l'opération par le donneur d'ordre.	Exonération du transporteur. Défaut de participation au chargement. Vice visible (non).	C. Versailles, 27 octobre 2005 ; <i>BTL</i> 2005 n° 3104.
CMR.	Risque particulier tenant au mauvais chargement par l'ayant droit. Absence de vice apparent. Exonération du transporteur.	Cass. com., 5 mai 2004 ; <i>BTL</i> 2004 n° 3036.
Avaries au déchargement.	Faute lourde du transporteur. Violation des instructions et exécution de l'opération au mépris des règles de l'art. Faute personnelle du commissionnaire. Obligation de choisir un voiturier doté d'équipements adéquats.	C. Rouen, 2 ^{ème} chambre, 8 avril 2004 ; <i>BTL</i> 2004 n° 3058.
Avarie due au défaut de sanglage. Prestation convenue.	Faute lourde du transporteur. Inadaptation du quai inopérante.	C. Paris, 5 ^{ème} chambre, 5 février 2004 ; <i>BTL</i> 2004 n° 3023.
Exécution de l'opération par le donneur d'ordre.	Responsabilité du donneur d'ordre, mieux à même que quiconque de connaître les spécificités de la marchandise et les précautions à prendre.	C. Paris, 5 ^{ème} chambre, 12 décembre 2002 ; <i>BTL</i> 2003 n° 2970.
CMR.	Partage de responsabilité. Commissionnaire donneur d'ordre devant s'occuper du chargement. Défaut de vérification de l'opération par le transporteur.	Cass. com., 11 juin 2002 ; <i>BTL</i> 2002 n° 2946.
Sanglage effectué par le chauffeur.	Exonération du transporteur. Prestation non convenue. Obligation d'information du donneur d'ordre quant à la réalisation de l'arrimage.	C. Angers, 29 janvier 2002 ; <i>BTL</i> 2002 n° 2929.
Absence de sanglage.	Faute lourde du transporteur. Véhicule inadapté. Absence de points d'ancrage pour les sangles.	C. Paris, 5 ^{ème} chambre, 4 juillet 2001 ; <i>BTL</i> 2001 n° 2912.



BIBLIOGRAPHIE

I - Traités, dictionnaires et ouvrages généraux

- Alain Bénabent, « Droit civil, Les obligations », Montchrétien 11^{ème} édition, 2007
- Code Civil
- Code de Commerce
- Terré François, Silmer Philippe, Lequette Yves, « Droit civil, les obligations », Dalloz, 9^{ème} édition, 2005

II- Mémoires et thèses

- **Ibrahima Gueye**, « Les limitations de responsabilité du transporteur terrestre », CDMT, 2005-2006
- **Germain Lefaure**, « De la preuve du contrat de transport terrestre des marchandises », Université de Poitiers, 1924
- **Stavrakidis Triantafyllos**, « L'exonération du transporteur routier de marchandises de sa responsabilité dans le droit français », CDMT, 2007
- **Betty Turkson**, « Le transport du courrier », CDMT, 2008
- **Sahed Wahiba**, « Le travail effectif du chauffeur routier », CDMT

III - Répertoires et ouvrages pratiques

- Juris-classeur civil
- Juris-classeur commercial
- Bernadet Maurice, « Le transport routier de marchandises : fonctionnement et dysfonctionnement », Economica, 1997
- Lamy, Droit des transports, Tome 1, Edition 2008

- Lamy, Droit des transports, Tome 2, Edition 2007
- Lamy, Droit du contrat, 2006
- Mercadal Barthélémy, « Droit des transports terrestres et aériens », Dalloz
- Recueil Dalloz, Editions Dalloz
- Rodière René, « Droit des transports », Sirey, 2^{ème} édition, 1977
- Rodière René, « Manuel de transport terrestre et aérien », Librairie Dalloz, Paris, 1969
- Rousseau P., « Histoire des transports », Fayard, 1961
- Sériaux Alain, « La faute du transporteur », Economica, 2^{ème} édition, 1998

IV - Articles et chroniques

- « Accident au déchargement - Faute du donneur d'ordre », Bulletin des Transports et de la Logistique (BTL) n° 3272, 18 mai 2009, pages 321 à 323
- Affaire Chronopost, Gazette du Palais, n°135, 15 mai 2001, page 2
- Affaire Chronopost, Gazette du Palais, n°162, 1^{er} juin 2005, page 17
- « Avaries au déchargement - Partage de responsabilité », BTL n°3244, 3 novembre 2008, page 670
- « Boite vide », BTL n°3279, 6 juillet 2009, pages 429-430
- BTL n°3267, 13 avril 2009, page 237, tableau
- « Constatations des dommages », BTL n°3110, 26 décembre 2005, §832
- « Contre-remboursement - Faute du transporteur », BTL n°3245, 10 novembre 2008, page 687
- « Dommage au véhicule - Partage de responsabilité », BTL n°3237, 15 septembre 2008, pages 559-560
- « Dommages aux installations - Responsabilité », BTL n°3218, 7 avril 2008
- « Express - Fatale erreur de livraison », BTL n°3265, 30 mars 2009, pages 208-209
- « Express - Le prix du retard », BTL n° 3244, 3 novembre 2008, page 671
- « Express - Retard non sanctionné », BTL n°3255, 19 janvier 2009, pages 44-45
- « Forclusion - toujours vivante ! », BTL n°3256, 26 janvier 2009, pages 61-62
- « Le refus des marchandises », BTL n°3244, 3 novembre 2008, page 666

- « Litige « palettes » - le retour », BTL n°3271, 11 mai 2009, pages 306-307
- « Livraison - Absence de vérification », BTL n°3270, 4 mai 2009, pages 290-291
- « Pertes répétées - Absence de faute lourde », BTL n°3256, 26 janvier 2009, page 64
- « Prescription - Absence de fraude/infidélité », BTL n°3253, 5 janvier 2009, page 13
- « Prescription - Notion de livraison », BTL n°3256, 26 janvier 2009, pages 60-61
- « Réserves du destinataire », BTL n°3180, 2007, §376
- « Retard - Les aléas de la circulation », BTL n°3180, 2007, §379
- « Retard - Merci les contrats types ! », BTL n°3235, 4 août 2008, pages 521-522
- **Bon-Garcin Isabelle**, « Déchargement de la marchandise et responsabilité du commissionnaire », Revue de droit des transports n°5, mai 2009, comm. 110
- **Bon-Garcin Isabelle**, « Manquants et responsabilité du commissionnaire », Revue de droit des transports n°4, avril 2009, comm.83
- **Broussolle Denis**, « Livrer à Paris - Aires réservées », BTL n°3004, 6 octobre 2003
- **Broussolle Denis**, « Livrer l'administration - Régler les difficultés », BTL n°3255, 19 janvier 2009, pages 37-38
- **Delebecque Philippe**, « Commentaire Cass. Com, 7 novembre 2006, JCP G 2007 II », Revue des contrats, n°2, 1^{er} avril 2007, page 390
- **Favre Rochex André**, « Commentaire Cass. 2^{ème} Civ, 26 mars 1997, n°95-14995, Macif c/ Société Trans-Deux-Sèvres », Revue Générale du droit des Assurances, n°171997-3, 1^{er} juillet 1997, page 759
- **Paulin Christophe**, « Transport de marchandises et frais d'immobilisation des véhicules », Revue de droit des transports n°7, juillet 2009, comm. 140
- **Paulin Christophe**, « Transport de marchandises : faute lourde », Revue de droit des transports n°5, mai 2009, comm. 95
- **Paulin Christophe**, « Transport express et respect du délai de livraison », Revue de droit des transports n°7, juillet 2009, comm. 139
- **Paulin Christophe**, « Transport sous température dirigée », Revue de droit des transports n°4, avril 2009, comm. 72
- **Tilche Marie**, « Chargement/déchargement - A qui la faute ? », BTL n°3270, 4 mai 2009, pages 284-285

- **Tilche Marie**, « Colis manquant - Ouvrir l'œil ! », BTL n°3269, 27 avril 2009, page 265
- **Tilche Marie**, « Déclaration d'intérêt spécial - A quoi bon ? », BTL n°3271, 11 mai 2009, pages 297-298
- **Tilche Marie**, « Erreur de livraison - Comment procéder ? », BTL n°3269, 27 avril 2009, pages 266-267
- **Tilche Marie**, « Hors frontières - Qui charge et décharge ? », BTL n°3272, 18 mai 2009, pages 316-317
- **Tilche Marie**, « Immobilisation du véhicule - Que payer ? », BTL n°3240, 6 octobre 2008, pages 599-600
- **Tilche Marie**, « Lettre de voiture électronique - Quelle valeur ? », BTL n°3264, 23 mars 2009, pages 186-187
- **Tilche Marie**, « Limitations d'indemnités - Panorama », BTL n°3268, 20 avril 2009, pages 252 à 254
- **Tilche Marie**, « Limites d'indemnités - Une obligation de trop ? », BTL n°3256, 26 janvier 2009, pages 54-55
- **Tilche Marie**, « Livraison - Camion suiveur », BTL n° 3252, 29 décembre 2008, pages 788-789
- **Tilche Marie**, « Livraison - Remise contre document », BTL n° 3250, 15 décembre 2008, pages 759-760
- **Tilche Marie**, « Livraison - Un destinataire d'enfer », BTL n°3259, 16 février 2009, pages 103 à 105
- **Tilche Marie**, « Livraison sur site - Cas pratiques », BTL n°3260, 23 février 2009, pages 124-125
- **Tilche Marie**, « Livraisons en l'absence - Indispensable accord », BTL n° 3252, 29 décembre 2008, page 789
- **Tilche Marie**, « Nombre de colis - Faut-il vérifier ? », BTL n°3264, 23 mars 2009, pages 185-186
- **Tilche Marie**, « Pénalités de retard - Avec modération... », BTL n°3242, 20 octobre 2008, page 633
- **Tilche Marie**, « Prescription - Repartie pour un tour », BTL n°3265, 30 mars 2009, pages 202-203
- **Tilche Marie**, « Prise en charge - Penser aux réserves », BTL n°3275, 8 juin 2009, pages 364-365

- **Tilche Marie**, « Réserves du destinataire, quelle est leur fonction ? », BTL 1995, page 830
- **Tilche Marie**, « Retard - Quelle incidence sur le prix ? », BTL n°3267, 13 avril 2009, pages 232-233
- **Tilche Marie**, « Temps d'attente - Que payer ? », BTL n°3266, 6 avril 2009, pages 218 à 220

V - Documents officiels

- Contrats types
- CMR

VI - Sites internet

- www.courdecassation.gouv.fr
- www.legicite.com
- www.legifrance.gouv.fr
- www.lexinter.com
- www.lexisnexus.com
- www.transports.equipement.gouv.fr
- www.deplacements.paris.fr

TABLE DES MATIERES

Sommaire	Page 1
Introduction	Page 3
Chapitre 1 - Les formalités de livraison et de ses opérations annexes	Page 9
Section 1 - Les prémices de la livraison	Page 9
§1- Livraison immédiate et livraison en l'absence	Page 10
A - Livraison immédiate	Page 10
1 - La remise au sein des locaux du destinataire	Page 10
a - le protocole de sécurité	Page 10
b - La livraison dans un établissement industriel et commercial	Page 14
c - Le cas particulier de la livraison sur chantier : le camion suiveur	Page 15
2 - La remise hors des locaux du destinataire	Page 18
a - Les commerces sur rue	Page 18
b - Les immeubles collectifs	Page 18
c - Aux tiers	Page 19
d - A concierge	Page 20
3 - La livraison dans Paris	Page 21
B - La livraison en l'absence	Page 24
§2- Entre immobilisation du véhicule et empêchement à la livraison	Page 26
A - L'immobilisation du véhicule	Page 26
B - Les empêchements à la livraison	Page 30

1 - Marchandise en souffrance	Page 30
2 - Laissé pour compte	Page 33
3 - Les dérives de la pratique	Page 35
Section 2 - Conditions et exécution du déchargement et des opérations annexes	Page 36
§1- L'exécution du déchargement et des opérations annexes	Page 36
A - Le déchargement et les opérations annexes dans le contrat type général	Page 37
1 - L'exécution matérielle du déchargement	Page 37
2 - Le document de cadrage	Page 38
3 - Les prestations annexes non prévues initialement	Page 39
4 - Le déchargement d'office par le transporteur	Page 40
5 - Le débâchage et le nettoyage	Page 41
a - Le débâchage	Page 41
b - Le nettoyage	Page 41
B - Le déchargement dans les autres contrats types	Page 42
1 - Les déchargements sous la responsabilité du transporteur	Page 42
a - Dans l'hypothèse des transports en citerne	Page 42
b - Dans l'hypothèse des transports de fonds et valeurs	Page 43
c - Dans l'hypothèse des transports de véhicules roulants	Page 44
2 - Les déchargements sous la responsabilité du destinataire	Page 45
a - Dans l'hypothèse des transports d'animaux vivants	Page 45
b - Dans l'hypothèse des transports exceptionnels	Page 45
§2- Formalités conditionnant la remise	Page 46
A - Le contre-remboursement	Page 46
1 - La notion de contre-remboursement	Page 46

2 - La pratique du contre-remboursement	Page 48
B - La remise contre documents	Page 50
C - La vérification de l'identité du destinataire	Page 51
Chapitre 2 - Les causes de responsabilité liées à la livraison	Page 53
Section 1 - Les dommages découverts à la livraison	Page 53
§1- Les pertes et avaries	Page 53
A - L'hypothèse de la perte de colis	Page 53
1 - La notion de perte de colis	Page 53
2- La perte de colis consécutive à une erreur de livraison	Page 55
3- La conséquence des pertes répétées	Page 58
4 - Le cas de la « Boite vide »	Page 58
B - Les avaries aux marchandises	Page 59
§2 - Les colis manquants	Page 60
A - L'importance des réserves	Page 61
1 - Réserves en poids	Page 61
2 - Réserves en nombre	Page 61
3 - Réserves afférentes à un élément non mentionné sur le document de transport	Page 62
B - L'importance de l'intégrité des moyens de sécurité	Page 63
1 - L'intégrité du plombage	Page 63
2 - L'intégrité du filmage des palettes	Page 63
3 - L'exemple par la pratique	Page 64
§3- Les retards	Page 66
A - Les responsabilités en cas de retard	Page 66

B - La déclaration d'intérêt spécial à la livraison	Page 69
Section 2 - Les particularités des avaries au déchargement	Page 71
§1- Les dommages aux marchandises	Page 71
§2- Les dommages aux véhicules	Page 75
A - La notion	Page 75
B - L'illustration par la jurisprudence	Page 78
§3- Les dommages aux installations	Page 81
Conclusion	Page 83
Table des annexes	Page 85
Annexe 1	Page 86
Annexe 2	Page 88
Annexe 3	Page 89
Annexe 4	Page 90
Annexe 5	Page 91
Annexe 6	Page 92
Annexe 7	Page 93
Annexe 8	Page 94
Bibliographie	Page 95
Table des matières	Page 101

Ce mémoire traite des enjeux de la livraison et des opérations annexes dans le transport routier de marchandises en France. Il fait un inventaire des principaux types de livraison existants et définit, en fonction de ceux-ci, le mode opératoire que doivent adopter les parties au contrat de transport. En outre, le présent document fixe les responsabilités de l'ensemble des acteurs qui interviennent lors de la livraison et des opérations qui l'entourent.

This mémoire talks about stakes of delivery and secondary operations in road transport of goods in France. It gives an inventory of main delivery kinds and specifies, according to these, the operating modes that the parties to the contract of transport have to adopt. Moreover, the present document fixes the responsibilities of all the actors who interact during the delivery and the operations which surround it.