



UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

LE CHARGEMENT ET LE DECHARGEMENT DE L'ENSEMBLE ROUTIER

*Mémoire pour l'obtention du Master 2
Droit des transports terrestres*

Par Océane BASSO

Sous la direction de Monsieur Cyril BLOCH

Année universitaire 2020-2021

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

LE CHARGEMENT ET LE DECHARGEMENT DE L'ENSEMBLE ROUTIER

*Mémoire pour l'obtention du Master 2
Droit des transports terrestres*

Par Océane BASSO

Sous la direction de Monsieur Cyril BLOCH

Année universitaire 2020-2021

Remerciements

En prélude de ce mémoire, je tenais à remercier particulièrement Monsieur Alexis ALBARIAN pour le temps qui m'a été consacré, ainsi que pour sa patience et ses précieux conseils.

Je tenais à remercier Monsieur Cyril BLOCH, Directeur du Centre de Droit Maritime et des transports pour la chance qu'il m'a donné d'intégrer une formation juridique de qualité.

Je voudrais exprimer ma gratitude envers l'ensemble du corps professionnel de l'Université d'Aix-Marseille et tout particulièrement du secrétariat du Pôle Transports pour leur présence, leur gentillesse et leur travail.

Je ne remerciais jamais assez mon compagnon, ma famille et surtout ma maman qui m'ont soutenu pendant ces cinq années.

Sommaire

REMERCIEMENTS.....	5
TABLE DES ABREVIATIONS ET DES SIGLES UTILISES.....	7
INTRODUCTION.....	8
PARTIE I : Les obligations des parties lors des phases de chargement et de déchargement..	20
TITRE I : Les obligations des parties sous le prisme contractuel.....	20
TITRE II : Les obligations des parties lors des prestations permettant d’assurer le chargement et le déchargement.....	58
PARTIE II : La responsabilité des parties lors des phases de chargement et de déchargement.....	85
TITRE I : Le principe de la responsabilité.....	85
TITRE II : L’assiette du préjudice indemnisable et volet assurantiel.....	118
CONCLUSION.....	143
BIBLIOGRAPHIE.....	145
TABLE DES MATIERES.....	155

Tables des abréviations et signes utilisés

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

CGVT Conditions générales de vente et de transport

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

ATP Accord sur le Transport des denrées périssables

TMD Arrêté relatif au transport de marchandises dangereuses

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

FMI Fonds monétaire international

DTS Droit de tirage spécial

CMNI Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure

CLNI Convention relative à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure

LOTI Loi d'orientation des transports intérieurs

Introduction

Pour transporter les marchandises, au moyen de véhicules, il faut les charger et les décharger !

Ces deux opérations sont incontournables et doivent bénéficier d'un régime juridique sécurisant. Les transports terrestres sont composés du transport routier, ferroviaire et fluvial. Ils se distinguent par l'emprunt des voies d'acheminement des marchandises.

Le transport routier de marchandise est une activité précieuse et indispensable pour tout le système économique en France mais aussi européen et international. Il représente en France 80% du transport, avec environ 35.000 entreprises spécialisées¹. Il s'agit d'un secteur clé en matière d'économie qui ne cesse d'évoluer avec la mondialisation des échanges, le développement du e-commerce et les normes européennes mises en place.

C'est une activité extrêmement règlementée. Il en découle une « réglementation des transports » qui regroupe l'ensemble des textes relatifs aux conditions d'exercice des activités de transporteur routier et de commissionnaire de transport.

Cette réglementation des transports routiers de marchandises trouve son fondement dans la partie législative du Code des transports entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2010 ² qui reprend les dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs dite LOTI ³. Elle trouve également, sa substance dans la partie réglementaire du Code des transports entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2017 ⁴ qui reprennent les dispositions du décret du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises ⁵. ⁶

Le transport routier s'effectue sous couvert du contrat de transport terrestre. Il s'analyse en une « *convention par laquelle un professionnel, désigné sous le nom de voiturier s'engage à déplacer une certaine quantité de marchandises appartenant à autrui moyennant un prix*

¹ Gefco.net

² Ord. n° 2010-1307, 28 oct. 2010, JO 3 nov.

³ L. n° 82-1153, 30 déc. 1982, abrogée

⁴ D. n° 2016-1550, 17 nov. 2016, JO 19 nov

⁵ Décret n°99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises

⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

déterminé et dans un délai fixé par la convention des parties ou par le contrat type applicable à l'opération »⁷.

Le contrat de transport est entouré de conditions qui permettent de le désigner comme tel. Ce dernier porte sur le déplacement des marchandises par un voiturier, donc un professionnel possédant la maîtrise dudit déplacement⁸. En effet, transporter c'est avant tout déplacer et il n'y a contrat de transport que si le déplacement est l'objet principal de la prestation à exécuter⁹. Cette prestation effectuée par le voiturier donne lieu à rémunération. Le contrat de transport est de nature commerciale pour le transporteur.

Il est primordial de déterminer si l'on se trouve, ou non, en présence d'un contrat de transport car cette qualification entraîne l'application de tout un ensemble de règles spécifiques telles que la prescription annale de l'article L333-6 du Code de commerce.¹⁰

Au cœur de ce transport, se trouve les opérations de chargement et de déchargement qui permettent à ce dernier d'exister.

Le chargement consiste à mettre les objets à livrer dans le véhicule qui effectue leur transport. C'est une opération délicate qui nécessite un savoir-faire important afin d'éviter tout incident au moment du chargement, en cours de trajet ou lors du déchargement¹¹.

De manière symétrique se trouve à l'opposé le déchargement qui consiste en l'action de décharger, d'enlever les marchandises qui se trouvaient à l'intérieur du véhicule de transport.

Ces opérations, au cœur du sujet, font l'objet d'une réglementation accrue. Au commencement c'est la convention des parties qui permet d'organiser un transport et ses opérations. Lorsque cette dernière est inexistante ou connaît des manquements, ce sont les contrats types qui trouvent à s'appliquer en droit français.

Ces derniers possèdent un champ d'application élargi tant au regard de la marchandise que du mode d'acheminement de cette dernière.

Le premier des contrats types est issu dans sa forme actuelle d'un décret du 31 mars 2017¹², ce contrat type connu sous le terme de « général » vise sans distinction de poids, tous les envois à

⁷ CA Paris, 31 mars 2011, n° 09/10223, Phaselys c/ Albingia et a.

⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁹ Cass. com., 15 mai 2001, n° 98-19.651, Bull. civ. IV, n° 92, BTL 2001, p. 416

¹⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹¹ Perceval-epresse.com/lexique-transport/chargement

¹² Source : D. n° 2017-461, 31 mars 2017, JO 2 avr. ; voir C. transp., art. D. 3222-1, ann

l'exception de ceux ressortissant d'un contrat type spécifique¹³.¹⁴ A côté du contrat général, il y a six contrats-types spéciaux.

Le contrat-type citerne institué par le décret du 16 juin 2000¹⁵, ce texte a pris l'ossature du contrat type général en y introduisant les adaptations imposées par les particularités de la marchandise ou du matériel en cause

Le contrat type marchandises périssables sous température dirigée issu d'un décret, dans sa forme actuelle, du 12 février 2001¹⁶, l'article maître est celui qui regroupe toutes les dispositions relatives à la température au départ et en cours de route.

L'article D3222-4 du Code des transports institué par le décret du 17 novembre 2016¹⁷ qui opère un renvoi au contrat type animaux vivants.

Le contrat type objets indivisibles en transport exceptionnel résulte d'un décret du 16 juin 2000¹⁸, il ne s'applique qu'aux transports d'objets indivisibles réalisés sous le régime du transport exceptionnel.

Le contrat type véhicules roulants est en cours depuis le 1^{er} août 2020, il a été institué par le décret du 3 juillet 2020¹⁹.

Le contrat type transports de fonds et de valeurs par un transporteur public autorisé découle d'un décret du 19 juillet 2001, qui a été abrogé. Ce contrat apparaît à l'article D3222-6 du Code des transports en annexe VI de la partie réglementaire « route »²⁰.²¹

A côté du droit français, il existe un régime international. Ce dernier est gouverné par la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, abrégé par CMR, signée le 19 mai 1956 et entrée en vigueur en juillet 1961²². Elle est très largement inspirée de la Convention de Berne relative aux transports ferroviaires internationaux dont elle reproduit littéralement un grand nombre de dispositions. La CMR régit obligatoirement tout contrat de transport routier de marchandises, à titre onéreux, devant s'exécuter entre deux pays

¹³ Décret n°2017-461 du 31 mars 2017 relatif à l'annexe II à la partie 3 réglementaire du code des transports concernant le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique

¹⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁵ D. n° 2000-527, 16 juin 2000, JO 18 juin, mod

¹⁶ D. 12 févr. 2001, JO 17 févr., mod. ; décret aujourd'hui abrogé, le contrat type apparaissant depuis le 1^{er} janvier 2017 en annexe V de la partie réglementaire « route » du Code des transports – C. transp., art. D. 3222-5

¹⁷ Décret n°2016-1550 du 17 novembre 2016

¹⁸ D. n° 2000-528, 16 juin 2000, JO 18 juin, mod

¹⁹ D.n°2020-845, 3 juill. 2020, JO 4 juill

²⁰ D. n° 2001-657, 19 juill. 2001, JO 22 juill., mod. ; décret aujourd'hui abrogé, le contrat type apparaissant depuis le 1^{er} janvier 2017 en annexe VI de la partie réglementaire « route » du Code des transports – C. transp., art. D. 3222-6

²¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²² Décret n°61-725 du 5 juillet 1961 PUBLICATION DE LA CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE (CMR) DU 19-05-1956

différents dont l'un au moins est un pays contractant et ce, quels que soient le tonnage et la nature de l'envoi, la nationalité et le domicile des parties et la situation douanière de la marchandise. Son champ d'application est indiqué dans son article premier.

A contrario, elle ne s'applique pas à un transport intérieur. La Convention ayant pour objet le contrat, c'est la commune intention originelle des parties qui importe pour la détermination du caractère international de l'opération.²³

Les transports routiers internationaux échappent au casse-tête de la détermination de la loi nationale applicable puisque la CMR se présente comme un texte d'ordre public et ses dispositions doivent impérativement recevoir application. C'est ce qui est explicité par l'arrêt de la chambre commerciale du 25 mai 1993²⁴.

On peut tirer de cette affirmation que la CMR prime et exclue les droits nationaux. Cependant, les parties concernées par un transport intérieur peuvent, à tout le moins sur les points où elle ne contrevient pas aux dispositions d'ordre public du droit français, convenir de soumettre leur convention à la CMR.²⁵

Toutefois, ce texte se trouve muet sur plusieurs étapes du transport et notamment sur le chargement et déchargement. Ce mutisme est repris en jurisprudence, notamment par l'arrêt de la cour d'appel de Paris le 10 avril 2014²⁶. C'est alors au droit français, si celui-ci se trouve compétent, de trouver à s'appliquer permettant ainsi de combler « les vides de la Convention ». Le fait que ces opérations, aussi centrales soient-elles, ne fassent pas l'objet de dispositions internationales semble étonnant. En effet, tout transport a pour point de départ ces opérations, ce sont les éléments centraux de toute l'opération et le fait que la CMR n'y fasse pas référence peut nous faire penser qu'elle laisse aux États la libre appréciation des conditions de ces opérations. De plus, la CMR est un texte d'ordre international et semble être complet par la référence à de nombreuses situations, il est alors surprenant de ne pas trouver de dispositions relatives à ces opérations. Ce mutisme entraîne des difficultés pour résoudre juridiquement ces étapes. Il conviendra de se référer aux clauses et conditions de la convention des parties, et, si, cette dernière est elle-même muette, on déterminera la loi applicable au contrat. En France, les juridictions pour la détermination de la loi applicable se réfèrent au règlement sur la loi applicable aux obligations contractuelles dit Règlement Rome I.

²³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁴ Cass. com., 25 mai 1993, n° 91-10.350

²⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁶ CA Paris, 10 avr. 2014, n° 12/09417, Sempetrans c/ Transports Trazit, BTL 2014, p. 698

Il a pu être constaté, au grès des recherches, que le sujet du chargement et du déchargement ne soit pas explicité clairement au travers d'une analyse. Certaines font des références en se concentrant sur une seule étape telle que le déchargement mais l'analyse des deux ensemble ne semble pas ressortir des études récentes.

Je propose donc une manière nouvelle de présenter ces étapes, du chargement et du déchargement, qui sont le noyau du transport terrestre, et du transport tout court. L'étude des deux paraît intéressante compte tenu de l'importance et des conséquences de ces opérations. Par l'examen de ces dernières, qui fait qu'un transport peut ou pas exister, il convient de s'intéresser au régime qui gouverne ces étapes. On est à même d'apprécier un régime spécifique à chacun ou commun aux deux que par l'étude de nombreuses situations. En effet, il est nécessaire d'avoir un spectre de recherches larges permettant d'agrémenter la réflexion.

En effet, les obligations gouvernent les intervenants dans la réalisation du chargement et du déchargement.

L'obligation est un lien de droit créé par la loi ou la volonté des parties, entre deux personnes ou plus, et qui oblige à faire ou ne pas faire. Sachant que le débiteur est tenu envers le créancier.

Plusieurs obligations vont découler ainsi du contrat de transport tel que l'obligation de sécurité, l'obligation de charger ou de décharger le véhicule.

A côté de ces obligations, il y a ce qu'on appelle les devoirs. Souvent synonyme d'obligation, ils peuvent être entendus soit dans un sens vague (pour désigner tout ce qu'une personne doit ou ne doit pas faire), soit dans un sens technique précis, qui désigne une certaine règle de conduite d'origine légale et de caractère permanent. Il y a des devoirs qui se réfèrent aux opérations de chargement et de déchargement tel que le devoir de renseignement du transporteur ou le devoir de contrôler le chargement réalisé par l'expéditeur quand c'est à lui qu'il incombe de le faire.

Ces devoirs et obligations ont pour base, en droit interne, la convention des parties. Si celle-ci se trouve muette, comme la CMR, ce sont les contrats types qui trouvent à s'appliquer. L'énumération de ces derniers ci-dessus permet de comprendre et d'explicitier beaucoup d'éléments. Ils sont complets et précis concernant les obligations et les devoirs des parties pour la réalisation des opérations de chargement et de déchargement.

Leur étude par la comparaison du contrat type général et des contrats types spéciaux va favoriser la compréhension de ces deux étapes et la nécessité de posséder un régime juridique propre à chacun ou spécifique aux deux.

Les contrats types englobent un bon nombre de situations avec des marchandises spécifiques particulières qui nécessitent une spécialisation dans la réalisation du chargement et du déchargement.

Cette étude ne tient pas qu'à la spécialisation de la marchandise. Elle tient aussi à la manière dont va se dérouler le transport, qui aura un impact sur les opérations de chargement et de déchargement.

Il est vrai qu'un transport organisé par un commissionnaire ou par le biais de transporteurs successifs, les obligations, incombant de base sur les parties originelles du contrat, se voient bouleverser par l'arrivée de nouveaux acteurs sur qui, la loi fait peser des obligations en lien avec le chargement et le déchargement.

Il en va de même avec les autres composants du transport terrestre. Nous avons déjà mentionné que le transport terrestre n'est pas uniquement composé du transport routier. Même si le cœur de l'étude sera les opérations de chargement et de déchargement dans le transport routier, il existe le transport ferroviaire et le transport fluvial. Chaque mode de transport a été développé aux grés des réformes et du développement lié aux aménagements de leur voie de circulation et de leurs équipements.

Cette insertion des autres modes de transports permet d'ouvrir la réflexion, de la pousser plus loin que sur le seul transport routier. Cela agrémentera la réflexion pour savoir si dans ces transports-là, il y a aussi l'existence de la dualité entre la possibilité de n'avoir qu'un seul régime ou d'en avoir deux spécifiques.

La détermination des règles applicables aux transports ferroviaires, d'ordre interne et international, a longtemps reposé exclusivement sur l'existence ou non d'un franchissement de frontière.

Le contrat de transport ferroviaire interne de marchandises à diverses sources. Le Code de commerce constitue le droit commun du contrat de transport terrestre de marchandises sous réserve des lois spéciales, des contrats types ou, à défaut, des CGVT (Conditions Générales de Vente et de Transport). Jusqu'au 1^{er} juin 2005, le transport intérieur ferroviaire de marchandises

ne relevait que des dispositions de notre droit national. La libéralisation du fret ferroviaire a entraîné la contractualisation des rapports avec la SNCF.

Dès lors, les nouvelles conditions commerciales de Fret SNCF ont remplacé les conditions générales de vente de la SNCF et leurs trois fascicules. Pour le transport intérieur et international, les relations entre le Fret SNCF et ses clients relèvent des RU-CIM 1999²⁷, appendice B, le cas échéant complétées par les conditions générales, par les conventions particulières conclues avec les clients, excepté quelques points relevant du droit français pour les transports intérieurs.²⁸

Pour faire suite au transport ferroviaire, le Code des transports dans son article L4000-2 alinéa 2 dispose que le « *transport fluvial est le transport de marchandises ou de personnes sur les eaux intérieures* ».

On entend par transports fluviaux tous les transports effectués sur des cours d'eau, lacs et canaux, au moyen d'engins dénommés « bateaux » ou « unités fluviales » habituellement affectés à la navigation fluviale. A l'image du rail et de la route, le contrat de transport fluvial de marchandises est régi par les articles L132-8 et L133-1 à L133-9 du Code de commerce et, le cas échéant, par les contrats types.

Conformément aux dispositions du Code des transports, la navigation sur le Rhin est régie d'une part, par la Convention révisée pour la navigation du Rhin signée à Mannheim le 17 octobre 1868 ; d'autre part, par la loi « locale » du 15 juin 1895 sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure et la législation locale relative à la responsabilité civile en matière de navigation intérieure, inscrite à l'article L4471-1 du Code des transports²⁹.

Pour les autres transports internationaux, à l'inverse de ce qui existe en matière de transports routiers, ferroviaires, aériens ou maritimes, pendant longtemps, aucune convention internationale ne régissait les contrats de transport internationaux par voie fluviale. Ce n'est que le 3 octobre 2000 que la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) a été adoptée à Budapest.

Il convient de mentionner également, la Convention sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure (CLNI) signée à Strasbourg en 1988 permettant aux propriétaires de bateaux de constituer un fonds, à l'image de la Convention LLMC en matière de créances maritimes. La révision opérée en 2012 a étendu son champ géographique, augmenté les limites

²⁷ Otif.org

²⁸ Livre Droit des transports, 2ème édition de Stéphane Piédelièvre et Dominique Gency-Tandonnet

²⁹ Version en vigueur depuis le 10 avril 2021. Modifié par Ordonnance n°2021-409 du 8 avril 2021

d'indemnité et fixé des plafonds pour le transport de marchandises dangereuses. Entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2019, elle n'a pas donné lieu à ratification par la France (les travaux préparatoires à la ratification sont néanmoins en cours).³⁰

Ces opérations de chargement et de déchargement appellent à une délimitation. Leur définition, en affirmant en quoi elles consistent précisément, a été mentionnée supra.

Par la suite, il est éminemment intéressant de définir et d'analyser dans le développement les opérations précédents et suivants le chargement et le déchargement.

En effet, elles conditionnent, par leur réalisation, la bonne exécution de ces deux étapes. Elles sont intrinsèquement liées au chargement et au déchargement. Ces opérations pré et post acheminement ont un régime qui leur est propre.

Ne pas indiquer ces éléments serait omettre la réalité des faits qui indiquent que ces opérations permettent le chargement et le déchargement et donc indirectement participe à la nécessité ou pas d'un régime commun ou spécifique.

Ces étapes préalables au chargement et postérieures au déchargement peuvent s'entendre par l'emballage, le sanglage et bien d'autres. Ces prestations annexes permettent de réaliser, dans une moindre mesure et dans les meilleures conditions possibles le chargement et le déchargement. Ces dernières sont définies par l'article L3222-4 alinéa 2 du Code des transports comme « *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 spécifiques attachés au véhicule* ».

En plus d'étayer ma problématique, les prestations annexes soulèvent des débats sur le fait que ces prestations soient prévues ou non au départ par le contrat de transport ou par un quelconque contrat. C'est un débat qui sera envisagé et détaillé dans le développement intéressant la responsabilité de ces prestations.

Dans leur ensemble, elles permettent la préparation au chargement et d'assurer ces deux étapes qui vont respecter les marchandises et qui va permettre un transport dans le plus grand respect de la sécurité routière.

³⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Ces opérations pré et post acheminement peuvent s'entendre aussi sous l'auspice du droit de la logistique. La logistique peut être définie comme l'activité cherchant à maîtriser les flux physiques d'une entreprise afin de mettre à disposition et de gérer des ressources correspondant aux besoins. Il s'agit donc d'optimiser la gestion des moyens pour atteindre les objectifs prédéfinis ³¹.

Appliqué par les entreprises de transport routier, elles proposent à leur clientèle un service de plus en plus étendu qui excède fréquemment la préparation du véhicule, le simple chargement, déplacement et déchargement de la marchandise. Autrement dit, lorsqu'un transporteur en plus du transport réalise manutention, entreposage, gestion de stock et autres prestations logistiques, il convient de déterminer s'il est toujours un transporteur « classique » ou s'il s'est transformé en prestataire d'un autre type.

Une entreprise a le choix entre internaliser cette activité ou bien l'externaliser en ayant recours à un transporteur sous-traitant. Ce dernier se présente comme un prestataire de services ayant pour mission d'acheminer une marchandise d'un point A à un point B pour le compte d'autrui, contre paiement ³².

De nos jours, le transport routier est un élément intégré dans la supply chain et vient compléter une plus large offre de transport.

Toutefois, ces prestations logistiques ne seront pas incluses dans le développement mais leur mention ici permet de montrer toute la chaîne qui est nécessaire pour arriver à l'étape du chargement et ensuite du déchargement. De plus, le déplacement à proprement parlé ne sera pas étudié au sein de cette analyse.

Pour aller aux frontières de ces opérations permettant de comprendre leur enjeu et étayer ma problématique, il convient de faire l'étude du moment de la prise en charge et de la livraison. L'opération de transport est un tout, elle commence dès la prise en charge de la marchandise et se termine, normalement, par la livraison.

Toutes les formalités participant à la réalisation de la prise en charge et de la livraison possèdent une répercussion sur le chargement et le déchargement car de là va découler la mise en œuvre de la responsabilité.

Si le contrat de transport est formé dès l'accord des parties, la présomption de responsabilité du voiturier démarre à la prise en charge. Évoquée par plusieurs textes, dont la

³¹ Lecoindesentrepreneurs.fr

³² Gefco.net

CMR, elle n'est définie que par les contrats types. Les rédacteurs des contrats types en 1999 ont intégré ces notions dans les définitions. La version de 2017 des contrats types l'a conservé. Dorénavant la prise en charge s'entend « *de la remise physique de la marchandise au transporteur qui l'accepte juridiquement* », la livraison étant son miroir inversé s'entend de « *la remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représentant dûment désigné, qui l'accepte juridiquement* », indiqué dans les articles 2-13 et 2-9 du contrat type général ³³. Ainsi, la prise en charge se définit comme l'acte à la fois matériel et juridique par lequel le transporteur prend possession effective de la marchandise et l'accepte au transport. Propos qui ont fait l'objet d'un arrêt rendu par la chambre commerciale du 19 mai 2015 ³⁴.

La simple acceptation matérielle matérialisée par le placement dans l'engin de transport est donc insuffisante pour faire démarrer la présomption. La marchandise doit aussi faire l'objet d'une acceptation juridique matérialisée par des réserves, si besoin, et de la signature du document de transport.

C'est au moment même de la prise en charge que le transporteur devient garant de la marchandise à déplacer et que commence à peser sur lui la présomption de responsabilité découlant de l'article L133-1 du Code de commerce. ³⁵

La confusion étant fréquente entre les notions, une mise au point s'impose. Conformément à la définition donnée, le chargement ne vaut pas prise en charge, cette opération étant purement physique. De même, le déchargement précède la livraison. Cependant, les contrats types étant supplétifs, on peut en convenir autrement.

Toutefois en réalité et dans la pratique des affaires, lorsque, soit l'expéditeur, soit le transporteur, charge le véhicule, cela vaut acceptation car si le transporteur n'accepte pas la marchandise dû à un motif autre que celui qui tient à des considérations matérielles ou sécuritaire du chargement, il verra sa réputation entachée, ce qui est mauvais pour les affaires.

³⁶

La prise en charge et la livraison étant des opérations en miroir inversé, il semblerait probablement opportun de se poser la question de l'analogie entre les opérations de chargement et de déchargement.

³³ Décret n°2017-461 du 31 mars 2017 relatif à l'annexe II à la partie 3 réglementaire du code des transports concernant le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique

³⁴ Cass. com., 19 mai 2015, no 13-25.264

³⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁶ Bulletin des transports et de la logistique n°3499, le 7 avril 2014

L'étude de ces deux parties, à savoir obligation et responsabilité, se complètent pour donner une vision globale et large sur la nécessité d'avoir un régime commun ou spécifique. L'étude de la responsabilité sera faite pour partie en miroir de la première partie puisque la responsabilité peut incomber à différents intervenants selon que la faute ou l'omission ait été faite dans le cadre du contrat de transport ou en dehors de son champ d'application.

La responsabilité va varier aussi, en fonction du mode d'acheminement. Durant les opérations de chargement et de déchargement, des dommages peuvent survenir aussi bien à la marchandise qu'au véhicule. C'est pourquoi leur étude permet d'étayer mon propos car le chargement et le déchargement concerne la marchandise mais également le véhicule au travers de sa préparation. Afin de terminer l'analyse, la responsabilité qui peut découler du chargement et du déchargement entraîne inévitablement la réparation d'un préjudice chapeauté par des obligations assurantielles.

Ces éléments plus généraux et moins centrés sur ma problématique relèvent cependant des conséquences de la réalisation du chargement et du déchargement et ne sont que le bout de la chaîne de transport qui possède comme départ ces deux opérations.

Toutes ces expositions permettent de connaître et comprendre la structure du chargement et du déchargement. Il convient donc de se demander si on peut considérer le déchargement comme un simple antonyme du chargement, ou au contraire le considérer comme un chargement inversé ?

En découle, l'interrogation sur la nécessité d'avoir un régime propre à chacun ou un régime commun aux deux opérations ?

C'est au travers de cette étude que l'on pourra alors affirmer si le chargement et le déchargement nécessitent un régime commun ou pas, au travers des droits et obligations des parties lors des opérations de chargement et de déchargement (Partie I) et du régime de responsabilité des parties (Partie II).

De ce régime dépend une bonne réalisation et maîtrise de ces opérations et permettent au transport d'être fluide.

Partie I : Les obligations des parties lors des phases de chargement et de déchargement

Le transport représente un tout, et les étapes telles que le chargement et le déchargement sont primordiales puisque sans elles, le transport de marchandise ne pourrait tout simplement pas se réaliser.

Il découle alors de ces phases des obligations qui contraignent les parties au contrat, à se soumettre à une certaine réglementation selon la nature des contrats, selon les marchandises transportées, selon le mode de transport. Il existe de nombreuses variables qui assujettissent les parties et qui doivent être prises en compte.

Ces obligations peuvent être analysées sous l'aspect contractuel (Titre I), dont découlent différentes obligations qui peuvent être générales ou spéciales et qui nous relient à l'interrogation initiale de savoir si une réglementation générale, commune à ces étapes est suffisante ou si une réglementation spécifique est nécessaire.

Il convient également de s'interroger sur les obligations des parties lors des prestations qui permettent la réalisation et l'encadrement du chargement et du déchargement (Titre II) car ces dernières, toutes aussi essentielles, ont des répercussions importantes sur le chargement et le déchargement.

Titre I : Les obligations des parties sous le prisme contractuel

Les obligations des parties découlent du contrat de transport. Ce dernier est matérialisé selon différentes formes, selon que les parties ont conclu elles-mêmes une convention ou s'en remettent aux contrats type existants par la nature des marchandises transportées ou de la façon dont est réalisé le transport.

C'est pour cela, qu'il est intéressant d'analyser l'ensemble, d'une part en examinant les différents contrats-types (Chapitre I) et d'autre part, en considérant les autres aménagements contractuels (Chapitre II).

Chapitre I : Les contrats types

Le premier de ces contrats est le contrat type général (Section I) qui édicte les droits et obligations des parties. A côté de ce contrat type général, il y a des contrats types spécifiques (Section II), liés à la marchandise transportée et aux contraintes de cette dernière.

Section I : Le contrat-type général

Le contrat-type répartit les tâches selon le tonnage considéré. Les opérations de chargement incombant au transporteur pour les envois de moins de trois tonnes (Paragraphe I) et à l'expéditeur pour les envois de trois tonnes et plus (Paragraphe II).

Paragraphe I : Les obligations des parties au chargement et déchargement pour les envois de moins de 3 tonnes

Il est important, de commencer par délimiter à quel moment les obligations des parties sont importantes pour la phase de chargement et de déchargement (I). Après avoir délimiter ces moments, il est primordial de mentionner les obligations (II).

I. Moment de chargement et de déchargement

L'étape primordiale dans le transport est la prise en charge qui marque le commencement de l'exécution de l'obligation de déplacement. Le transporteur ne commence à exécuter sa prestation qu'à partir du moment précis où il a reçu la marchandise ³⁷.

La prise en charge étant définie en introduction, elle intervient au moment où le transporteur, depuis son quai ou chez l'expéditeur, prend physiquement possession de la marchandise dans les conditions fixées par l'article 7-1 du contrat type général.

Ce dernier situe très précisément (sauf pour les envois intéressants des particuliers) le lieu de la prise en charge et le lieu de livraison pour les envois de détail et détermine ainsi les obligations respectives de l'expéditeur, du transporteur et du destinataire dans les situations les plus fréquemment rencontrées. ³⁸

Lorsque la prise en charge s'effectue pour des envois de détail en immeuble collectif, la question est de savoir si le domicile est constitué par l'appartement habité par l'expéditeur ou par le seuil de l'immeuble où se situe cet appartement. Le contrat type général en son article 7.1.1 élude la question en recourant à la notion de « seuil de l'habitation ». Cela étant, le domicile de l'expéditeur est son appartement et non pas la porte d'entrée de l'immeuble collectif

³⁷ Contrat type général art 3-13 issu de sa forme actuelle du D. no 2017-461, 31 mars 2017, JO 2 avr. ; C. transp., art. D. 3222-1, ann

³⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

où il est situé : c'est donc bien à la porte dudit appartement que la marchandise doit être enlevée, y compris en étage.³⁹

L'enlèvement dans un commerce urbain s'opérera au seuil même du magasin. Pour les commerces en étage, il convient d'appliquer les règles de l'enlèvement en immeuble collectif⁴⁰.

L'enlèvement à l'intérieur d'un établissement industriel ou commercial qui s'apparente à une usine ou une grande surface. Le contrat type pose en première règle que le lieu de chargement ou de déchargement désigné par l'expéditeur ou le destinataire doit être accessible, sans contraintes ni risques particuliers pour des véhicules de caractéristiques usuelles pour le transport en cause. Autrement dit, le transporteur n'est pas tenu de livrer en un point où pour une cause quelconque son véhicule ne peut accéder sans risques. Parallèlement, tout conducteur se trouvant dans les locaux d'une entreprise tierce doit respecter les consignes de sécurité qui y sont applicables et les opérations de chargement et déchargement doivent faire l'objet d'un protocole de sécurité établi en application de l'arrêté du 26 avril 1996. Les parties doivent être relativement attentives sur ces aspects-là, car cela peut entraver les opérations de chargement et déchargement.⁴¹

La prise en charge est entourée de délai. Le contrat type général impose des durées de mise à disposition du véhicule en vue du chargement ou du déchargement, qui sont d'autant plus courtes lorsqu'un moment précis a été convenu pour l'arrivée du véhicule et que le transporteur a tenu ses engagements. *A contrario*, elles sont 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.⁴²

C'est l'article L3222-7 du Code des transports qui précise que l'identification du véhicule constitue le point de départ à partir duquel court le délai de chargement et de déchargement. L'identification du véhicule se fait dès que le transporteur, arrivé sur le site, informe le représentant de l'établissement de chargement ou de déchargement que son véhicule est à disposition pour effectuer ces opérations.

Ces durées de mise à disposition du véhicule sont différenciées en fonction des caractéristiques des envois, notamment le poids, le volume ou encore le nombre de colis. C'est l'article 11.1 du contrat type général qui a investi les différences. Les durées totales de

³⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴⁰ CA Aix-en-Provence, 30 mars 2006, no 04/03760, X c/ Chronopost et a., BTL 2007, p. 183

⁴¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

mise à disposition du véhicule sont au maximum pour les envois inférieurs à cent kilogrammes composés de moins de vingt colis, de quinze minutes ; pour les autres envois, de trente minutes. De plus, le contrat type général est le seul contrat type à envisager cette possibilité suivant laquelle, lorsque le chargement n'a pas commencé à l'expiration des temps d'attente, le transporteur est en droit de refuser la prise en charge sans devoir d'indemnité. Ce principe se trouve pour les envois de 3 tonnes et plus.

Tout ce qui est indiqué concernant les délais prévaut pour le déchargement également. Cette phrase amenuise de plus en plus la question de savoir si ces étapes ont besoin d'un régime spécifique.

Le contrat de transport prend fin, ou pour être plus exact, la prestation du transporteur dans le cadre de ce contrat, prend fin avec la livraison des marchandises. Il est important de distinguer achèvement du déplacement et terminaison du contrat. L'arrivée des marchandises au lieu de destination ne marque pas à elle seule la fin du contrat de transport, il y aura toujours un décalage plus ou moins grand entre le moment de l'arrivée à destination et celui de la livraison. De même que l'opération de déchargement ne se confond pas non plus avec la notion de livraison. Le déchargement entraîne la livraison et la livraison permet alors de mettre fin au contrat, les deux notions sont liées.

Le contrat type révisé s'est prononcé en faveur d'une thèse qui tient tout à la fois de la thèse matérielle et de la thèse juridique puisque l'incontournable prise de possession physique se « double » d'une acceptation juridique. Il en donne la définition suivante « *la remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représentant dûment désigné qui l'accepte juridiquement* ». ⁴³ Le destinataire doit accomplir les opérations matérielles inverses de celles effectuées au départ par l'expéditeur. On attend de ce dernier, ou de son représentant, qu'il se livre à un réel examen de la marchandise, qu'il signe le document de transport et formule toutes réserves éventuelles. Le destinataire ne peut accepter la marchandise qu'après avoir vérifié son état et sa conformité au contrat de vente, chose impossible tant qu'elle se trouve à l'intérieur du véhicule. C'est alors au transporteur qu'il incombe de décharger la marchandise, et le contrat type général ajoute en son article 7.1.3 que « *tout préposé du destinataire participant à cette opération est réputé agir pour le compte du transporteur et sous sa responsabilité* ». Ce qui

⁴³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

signifie que le transporteur doit prendre à sa charge les dommages à la marchandise résultant d'une maladresse du manutentionnaire de son client. ⁴⁴

Il est nécessaire de délimiter ces opérations, et découle de ces moments de prise en charge et de livraison des principes et obligations.

II. Principes et obligations

Le principe est posé par l'article 7 du contrat type général où « *transporteur exécute sous sa responsabilité les opérations de chargement, de calage, d'arrimage et de déchargement de l'envoi* » ⁴⁵ est que les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement pour les envois de moins de 3 tonnes incombent au transporteur à défaut d'arrangement différent.

Lorsque l'expéditeur passe avec le transporteur une convention écrite dérogoratoire aux règles d'exécution du chargement et du déchargement, il doit prendre soin d'en aviser le destinataire pour éviter tout conflit à l'arrivée. ⁴⁶

Le Code des transports, plus précisément l'article L3222-4, envisage la question du chargement et du déchargement mais ce dernier conçoit ces étapes comme « prestation annexe » sans distinguer le tonnage de l'envoi. Même si cet article a été créé dans une option « envois de gros tonnage », il n'en demeure pas moins que, pris à la lettre, il exclut le chargement et déchargement des envois de détail de la prestation de base du transporteur. Cet article vient mettre le doute sur l'inclusion de ces étapes dans le contrat de transport.

Par ce biais, on constate que l'articulation de ces deux étapes ne coule pas « de source » puisque les deux se trouvent confronter dans leurs écrits et dans leurs analyses. ⁴⁷

Le chargement comporte toujours deux phases, d'abord, le placement de la marchandise à bord du véhicule, puis l'arrimage, c'est-à-dire la disposition méthodique et la fixation de manière solide du chargement de la marchandise au véhicule. Le transporteur doit effectuer toutes ces étapes avec la plus grande diligence afin que cette réalisation ne cause dommage à autrui. Il doit fournir un véhicule adapté au type de marchandise, qui doit être approprié et muni de points d'arrimage et des équipements spécifiques nécessaires requis et il doit être adapté au

⁴⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴⁵ D. n° 2017-461, 31 mars 2017, JO 2 avr. ; C. transp., art. D. 3222-1

⁴⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

lieu d'enlèvement et de livraison des marchandises. Ces informations sont détenues par l'expéditeur et par le destinataire qui doivent être à même de les partager afin que ces opérations et, par ricochet, le transport, se passe pour le mieux.⁴⁸

L'exécution de ces étapes peut donner lieu à différentes situations. D'abord, le principe qui devrait être la théorie et la pratique, celle où c'est au transporteur de charger et décharger les marchandises. Mais en réalité, le transporteur peut se voir donner un « coup de main » par un préposé de l'expéditeur ou du destinataire.

D'un point de vue juridique, l'expéditeur n'a pas à s'immiscer dans la réalisation du chargement lorsque cette opération ne lui incombe pas. En pratique, toutefois, son personnel prête souvent main forte et ce de façon spontanée. Bien qu'il n'y soit absolument pas tenu, il peut arriver qu'un collaborateur de l'expéditeur participe aux opérations de chargement et de même pour le personnel du destinataire lors du déchargement. Le problème survient de l'interrogation sur la situation dudit personnel et sur l'imputation des dommages qu'il était susceptible de causer aux marchandises à l'occasion de cette coopération.⁴⁹ Le contrat type général vient poser un principe dans sa version actuelle, en emboitant le pas au contrat type « messagerie » qui avait tranché la question en stipulant clairement que « *tout préposé de l'expéditeur participant au chargement est réputé agir pour le compte du transporteur et sous sa responsabilité* ».

Lors du chargement, le voiturier peut se livrer à des vérifications. Notamment la vérification du poids. Le transporteur n'en a pas l'obligation, il a tout à fait le droit de vérifier, ou pas, le poids déclaré par le donneur d'ordre. Ainsi, le contrat type général donne à toutes les parties la faculté de demander le pesage de l'envoi tout en précisant que cette opération doit normalement être effectuée en une seule fois sur le lieu de chargement ou de déchargement et que si le déplacement du véhicule est nécessaire, son cout est à la charge du demandeur, au même titre que celui de la pesée elle-même.

Enfin, lorsque le pesage est demandé par l'expéditeur ou le destinataire, le temps nécessaire à l'opération s'impute sur le délai de chargement ou de déchargement et le réduit donc d'autant.

50

⁴⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁵⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Après avoir étayé les obligations des parties pour les envois de moins de trois tonnes, il convient de s'attarder sur les envois de trois tonnes et plus.

Paragraphe II : Les obligations des parties au chargement et déchargement pour les envois de plus de 3 tonnes

Comme pour les envois de moins de trois tonnes, il y a des principes (I) et des obligations (II) qui permettent de comprendre et de distinguer l'envoi de plus de trois tonnes à celui de moins de trois tonnes.

I. Principes

S'il revient au transporteur de « préparer le véhicule aux opérations de chargement », c'est ensuite à l'expéditeur d'exécuter ou de faire exécuter par une tierce entreprise de son choix le chargement ou le déchargement.

Autrement dit, sauf si les parties conviennent du contraire, l'exécution matérielle du chargement des envois de trois tonnes et plus incombe toujours à l'expéditeur.⁵¹

Comme mentionné plus haut, le chargement possède deux phases. Le placement de la marchandise, dont la bonne exécution découle des informations générales données par le transporteur, et l'arrimage que l'expéditeur réalise en toute indépendance.

Les obligations de l'expéditeur se bornent ici à la réalisation d'un « chargement suffisant » pour réaliser un transport normalement exécuté, compte tenu des aléas ordinaires de la circulation.

52

Ce sera l'expéditeur qui répondra bien évidemment des maladroites de ses préposés lors des manutentions en vue de la mise à bord et des dommages en résultant. La prise en charge n'étant pas encore intervenue, le transporteur ne supporte pas, à ce stade, la présomption de l'article L133-1 du Code de commerce. Bien évidemment, cela suppose la preuve que le dommage résulte d'une faute de la part de l'expéditeur.

Pour les envois de trois tonnes et plus, et comme les envois de moins de trois tonnes, la prise en charge se situe au moment où, après achèvement de leur chargement par l'expéditeur et après qu'il a lui-même procédé aux vérifications utiles, le transporteur manifeste son acceptation de

⁵¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁵² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

l'envoi, avec ou sans réserve. Cette acceptation passe en général par l'établissement du document de transport, mais pas obligatoirement puisqu'elle peut se déduire de l'attitude du transporteur ou de l'émargement du document créé par l'expéditeur, qui ne vient que matérialiser et confirmer cette prise en charge.⁵³

De plus, comme pour les envois de moins de trois tonnes, la question sur les dommages causés par l'aide d'une tierce personne telle que le conducteur est envisagée pour les envois de trois tonnes et plus. Antérieurement, pour les envois de trois tonnes et plus, le contrat type général ne comportait pas de disposition similaire à celle édictée pour les envois de moins de trois tonnes, en vertu de laquelle, tout préposé de l'expéditeur participant au chargement d'un envoi de moins de trois tonnes est réputé agir pour le compte de l'expéditeur et sous sa responsabilité.

Ce n'est désormais plus le cas et la situation s'est clarifiée avec l'article 7.2.3 issu du contrat type général où « *le transporteur ou son préposé participant aux opérations de chargement, de déchargement, de calage, d'arrimage ou de déchargement est réputé agir pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire et sous sa responsabilité* ». Auparavant, lorsque le conducteur « donnait un coup de main » au chargement et si un dommage aux marchandises s'ensuivait, la solution se trouvait via l'article L3222-6 du Code des transports, lequel précise que « *toute prestation annexe non prévue au contrat qui cause un dommage engage la responsabilité de l'entreprise bénéficiaire de la prestation* ». On considérait, dès lors, que toute participation du conducteur au chargement constituait une prestation annexe qu'il appartenait à l'expéditeur de revendiquer dans l'écrit de cadrage sous peine d'assumer des dommages en résultant. Et telle était bien la position de la jurisprudence, notamment dans un arrêt de la cour d'appel de Paris du 5 juin 2001⁵⁴.⁵⁵

Mais aujourd'hui, les deux régimes, envois de moins et plus de trois tonnes sont alignés sur cette question. Ils sont alignés également sur les principes concernant les délais de chargement. Toutefois, les durées de mise à disposition du véhicule sont différentes des envois de moins de trois tonnes. Ici, pour les envois compris entre trois et dix tonnes n'excédant pas trente mètres cubes c'est une heure en cas de rendez-vous respecté et une heure trente en cas de

⁵³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁵⁴ CA Paris, 5 juin 2001, no 1999/15270, Mutuelles du Mans Assurances c/ STMO et a., BTL 2001, p. 490

⁵⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

plage horaire respectée ou en cas de retard n'excédant pas trente minutes en cas de rendez-vous. Puis, les durées sont de deux heures dans tous les autres cas.

Toutes ces indications données à propos du chargement valent à l'identique pour le déchargement.⁵⁶

De manière symétrique, pour ce type d'envoi, sauf convention contraire explicite, c'est au destinataire qu'incombe l'exécution matérielle du déchargement (sauf en matière de transports de voitures), les obligations du transporteur se bornant à mettre la marchandise à sa disposition dans le véhicule, autrement dit à « préparer celui-ci au déchargement » conformément à l'article L3222-4 du Code des transports.

Après ouverture des portes ou abaissement des ridelles par le chauffeur, ce dernier assumant le risque de chute d'objets désarrimés comme c'était le cas dans l'arrêt rendu par la chambre commerciale du 21 juillet 1987⁵⁷, 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 s'organiser de telle sorte qu'elles puissent être enlevées directement. Le cas échéant, le transporteur et l'expéditeur pourraient avoir à rembourser au destinataire le surcout de l'opération de déchargement engendré par une mauvaise disposition de la marchandise. De plus, si par quelque manœuvre hasardeuse, le transporteur, notamment le conducteur, empêche le bon déroulement du déchargement et occasionne des dommages à la marchandise, sa responsabilité se trouve engagée.

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.

Comme pour le chargement, le transporteur peut, sur demande formulée dans le « document de cadrage » accepter de procéder au déchargement à la place du destinataire. Mais il ne s'agit là pour lui que d'une simple faculté et doit alors recevoir un complément de rémunération. En pareil cas, le transporteur répond des dommages qu'il est susceptible d'occasionner à la marchandise au cours de cette opération. Il répond en qualité de voiturier, dans le cadre et selon les règles du contrat de transport, et non pas en tant qu'entrepreneur occasionnel de manutention agissant pour le compte du destinataire. En revanche, dans la situation inverse, où le préposé du

⁵⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁵⁷ Cass. com., 21 juill. 1987, no 86-10.403, BT 1987, p. 516

transporteur participe de manière spontanée au déchargement d'un envoi de 3 tonnes ou plus, on retombe sur l'article 7.2.3 du contrat type général, où « *le transporteur ou son préposé est réputé agir pour le compte du destinataire et sous sa responsabilité* ». ⁵⁸

Certains destinataires peuvent refuser d'effectuer le déchargement. Sachant que le déchargement lui incombe contractuellement, le destinataire doit se mettre en position de remplir son obligation. S'il ne dispose pas des moyens personnels ou matériels nécessaires, il lui appartient de faire appel à une entreprise de manutention locale qui réalisera l'opération en ses lieux et places. Ce n'est que dans l'hypothèse où le chargement arrivant disloqué, par exemple avec des palettes renversées, l'accès au plateau du véhicule et la manipulation de la marchandise apparaissant trop risqués pour son personnel, que le destinataire pourrait légitimement refuser d'effectuer le déchargement.

Si toutefois, le destinataire refuse le déchargement, le transporteur se trouve confronté à un empêchement à la livraison et doit prendre les mesures prévues en une telle circonstance, à savoir que le transporteur doit avertir son donneur d'ordre en lui adressant un avis de souffrance (après avoir émis un avis dit de passage) dans les cinq jours suivant la réalisation de la souffrance. De plus, le chauffeur à qui on annonce une attente de plusieurs heures ne doit surtout pas s'emparer du chariot élévateur du destinataire à l'insu de celui-ci et entreprendre de décharger la marchandise à sa place. Ne pouvant être considéré comme devenu le préposé occasionnel du destinataire, puisque agissant sans son accord, il mettrait ainsi son entreprise en posture d'avoir à prendre en charge, en cas de fausse manœuvre, non seulement les dommages à la marchandise, mais aussi les éventuels dégâts au chariot. ⁵⁹

En considérant les réalités juridiques exposées dans les paragraphes I et II nous constatons pour les envois de moins de trois tonnes ou les envois de plus de trois tonnes, les obligations des parties au chargement et déchargement semblent, tout du moins pour ce développement, symétriques. Partant de ce postulat, ne voudrait-il pas mieux se concentrer à créer un régime commun aux deux étapes afin de le rendre complet et précis en intégrant une ou deux spécificités propres à chacun. A voir, les enseignements qui seront donnés par les autres développements.

⁵⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁵⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

A cela s'ajoute le problème du droit international, comme mentionné en introduction, la CMR est muette sur ces opérations. Toutefois, quelques articles peuvent intéresser ces étapes. L'article 8 de la CMR définit très précisément les diligences du transporteur en matière de reconnaissance de l'envoi au départ et se borne à lui imposer la vérification de l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Mais également l'exactitude des mentions de la lettre de voiture concernant le nombre, les marques et les numéros de colis.

A la différence du trafic intérieur, le transporteur routier a la faculté de vérifier ce qui lui a été remis ou déclaré, en régime international, il ne s'agit plus seulement d'un droit, mais bien d'une obligation, au moins en ce qui concerne la reconnaissance extérieure de l'état de la marchandise et de son emballage.

Attention, le transporteur qui procède à aucun contrôle est, faute de réserves motivées de sa part, censé avoir pris la marchandise en charge en l'état décrit au document de transport.⁶⁰

Ces principes mentionnés sont entourés d'obligations.

II. Obligations : devoir de renseignement et double obligation de contrôle

Les textes imputent au transporteur un devoir de renseignement et une double obligation de contrôle du chargement. Cette dernière s'analyse sous l'angle de la sécurité de la circulation et de la conservation de la marchandise. Autrement dit, le régime de responsabilité du chargement d'envoi de trois tonnes et plus s'articule autour de deux idées directrices : la distinction entre sécurité de la circulation d'une part, et conservation de la marchandise, d'autre part^{61, 62}

Le transporteur se trouve soumis à un devoir de renseignement. Il doit fournir à l'expéditeur, par hypothèse avant le commencement du chargement ou au plus tard au stade de la mise à bord « *les indications utiles en vue d'une répartition équilibrée de la marchandise propre à assurer la stabilité du véhicule et le respect de la charge maximale par essieu* »⁶³, et selon l'arrêt de la cour d'appel de Lyon, du 27 juin 2013⁶⁴.

Il s'agit essentiellement d'un rappel de la charge utile du véhicule et surtout de directives en vue d'un bon équilibre des masses c'est-à-dire d'un positionnement et d'une répartition correcte

⁶⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁶¹ C. transp., art. L. 3222-4 ; contrat type « général », art. 7, issu dans sa forme actuelle du D. no 2017-461, 31 mars 2017, JO 2 avr. ; C. transp., art. D. 3222-1, ann

⁶² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁶³ Article 7-2-1 alinéa 2 du contrat type général

⁶⁴ CA Lyon, 27 juin 2013, n° 12/04609, ABC Minet c/ Beillard Transports et a

de la marchandise à l'intérieur du véhicule, dans le respect de la charge maximale par essieu fixé par le Code de la route et ce afin que la stabilité et la tenue de route du véhicule routier ne soient pas affectées. L'article R312-19 du Code de la route dispose que « *toutes précautions utiles doivent être prises pour que le chargement d'un véhicule ne puisse être une cause de dommage ou de danger* ». En cas de difficulté, c'est au voiturier de démontrer qu'il a bien transmis toutes les indications utiles à ce sujet comme l'affaire mentionnée par l'arrêt de la première chambre civile de la Cour de cassation le 25 février 1997⁶⁵ tâche assurément difficile lorsque le chargement n'a eu d'autres témoins que les préposés de l'expéditeur.⁶⁶

Sous ce devoir de renseignement, le transporteur doit s'assurer que le chargement n'est pas de nature à compromettre la sécurité de la circulation. Cette spécificité concernant la sécurité de la circulation est indiquée dans l'article 7.2.1 alinéa 3 du contrat type général mais également dans l'arrêt de la chambre commerciale du 29 novembre 2017⁶⁷. Cela dit, toute la difficulté ici, est de déterminer si ce contrôle doit être continu ou simplement final.

En effet, considérant la précision « *avant le départ* » au sein de l'alinéa 4 (relatif à la reconnaissance du point de vue de la conservation de la marchandise), il est permis, *a contrario*, de penser que le contrôle du transporteur doit, ici, s'opérer tout au long de l'exécution du chargement.

Au surplus, il paraît difficile, même pour un œil exercé, de retirer d'une simple vérification terminale et périphérique une certitude suffisante quant à la validité du chargement sous l'angle de la sécurité routière. Enfin et surtout, il faut tenir compte du fait que le transporteur acquiert la garde, au sens de l'article 1242 du Code civil, de la marchandise dès l'instant où elle est déposée sur son véhicule, donc avant même son arrimage⁶⁸.⁶⁹

En sens opposé, on peut faire valoir en transport ferroviaire que l'article 7.2 du contrat type découle pour partie des conditions générales de vente de la SNCF et que cette dernière ne procède à la reconnaissance du chargement, même du point de vue de la sûreté de l'exploitation, que de l'extérieur et lors de la remise du wagon au transport.

⁶⁵ Cass. 1^{re} civ., 25 févr. 1997, no 94-19.685, Bull. civ. I, no 75

⁶⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁶⁷ Cass. com., 29 nov. 2017, no 16-23.105, BTL 2017, no 3670, p. 723

⁶⁸ Cass. com., 13 nov. 1990, no 88-20.107, BTL 1991, p. 241, décision rendue sur ce qui était alors l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil

⁶⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

En tout état de cause si le chargement lui semble présenter un danger pour la sécurité de la circulation, le transporteur doit demander qu'il soit refait dans des conditions satisfaisantes ou refuser la prise en charge des marchandises, comme c'est le cas en transport routier de marchandise.⁷⁰

Même si le chargement est correctement réalisé, l'esprit du texte commande au transporteur de s'assurer également de ses dimensions, spécialement de sa hauteur. Jugé par le Tribunal de commerce de Paris, le 6 avril 1979⁷¹, s'agissant d'un transport exceptionnel, il lui appartient de vérifier, avant le départ, que la hauteur du chargement est bien conforme à celle mentionnée sur l'autorisation qu'il a lui-même sollicitée et obtenue au plan de chargement qui lui a été remis.⁷²

Par ailleurs, l'obligation de contrôle du chargement du point de vue de la sécurité de la circulation ne cesse pas avec la prise en charge. Cette obligation pour le transporteur de contrôler le chargement réalisé par l'expéditeur est une obligation supplémentaire de contrôle du chargement qui lui est imposée par le juge français. Cette obligation de contrôle se perpétue tout au long du déplacement, où elle rejoint les « soins généraux » dus à la marchandise. Ainsi le conducteur doit recentrer son chargement après livraison d'un premier envoi, afin d'éviter tout déséquilibre du véhicule.⁷³

Tout ceci s'analyse dans l'optique de la prévention des dommages à la marchandise confiée, cette prévention se fait aussi sous l'angle de la conservation de la marchandise. Le transporteur n'est tenu de procéder à la reconnaissance du chargement que de l'extérieur du véhicule avant le départ. Il ne s'agit donc plus, ici, d'un contrôle permanent mais simplement a posteriori. Même très attentif et consciencieux ce contrôle réalisé depuis le sol ou le quai de l'expéditeur ne peut forcément être que global et superficiel, le champ de vision du transporteur étant, dans ces conditions, limité au pourtour et à la partie supérieure du chargement, voire simplement à la rangée arrière dans le cas d'un fourgon.⁷⁴

⁷⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁷¹ T. com. Paris, 6 avr. 1979, BT 1979, p. 256

⁷² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁷³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁷⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Après avoir indiqué les différentes obligations des parties édictées par le contrat type général, lors du chargement et du déchargement. Il est intéressant maintenant de voir ces éléments en comparaison, sous l’auspice des contrats types spéciaux.

Section II : Les contrats-types spéciaux

Les contrats types spéciaux permettent d’appréhender ces problématiques de chargement et déchargement (Paragraphe I) avec des marchandises spécifiques qui nécessitent des démarches particulières.

De plus, le chargement et déchargement de matières dangereuses (Paragraphe II) mérite d’être étudié à part les marchandises nécessitent des manipulations relevant d’une lourde réglementation avec de lourdes obligations.

Paragraphe I : Opérations de chargement et déchargement issues des contrats types spéciaux

Afin d’assurer et d’encadrer ces étapes, il y a un tronc commun à tous ces contrats types spéciaux dont découle les mêmes obligations que celles du contrat type général et puis chaque contrat type spécifique apporte son lot de précisions inhérentes à la nature des marchandises transportées. Il convient de distinguer les contrats types emportant des obligations supplémentaires (I) au contrat type général rendu nécessaire par la nature de la marchandise transportée. Des autres contrats types (II) existants.

I. Contrats types nécessitant des obligations supplémentaires contraignantes

Ces contrats types qui nécessitent des obligations supplémentaires sont le contrat type citernes (A) et le contrat type marchandises périssables sous température dirigée (B).

A. Le contrat type citernes

Ce contrat s’applique quelle que soit la nature de la marchandise (pulvérulente, gazeuse, industrielle ou alimentaire). C’est le cas pour le contrat type citernes, le transporteur devant fournir un matériel permettant l’accès et le raccordement aux installations de chargement et de déchargement dans les conditions définies par le donneur d’ordre, 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 »^{75, 76}

Il y a, pour le transport en citerne, la problématique de l'organisation du chargement et du déchargement dans des installations automatiques. Appelées également « libre-service », ces installations se rencontrent notamment dans le secteur des produits pétroliers. L'article 3-2 du contrat type citerne les définit comme des « *installations dont les dispositifs techniques sont réalisés pour que les conducteurs des véhicules puissent effectuer seuls, en toute sécurité, les opérations de chargement ou de déchargement des produits et des quantités prévues* ». Toutefois, ceci s'effectue « *sous réserve, soit que des règles aient été spécialement édictées par les autorités administratives compétentes pour l'aménagement et l'exploitation de ces installations, soit que le transporteur, préalablement informé, ait expressément accepté, par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation, les conditions techniques d'exécution des opérations de chargement ou de déchargement* ».

Ici, le transporteur réalise l'ensemble des opérations matérielles de chargement et prend lui-même la décision de transport. Cependant, selon l'article 8-B « *le donneur d'ordre ou son représentant ne sont pas déliés d'une obligation de surveillance du poste de chargement* ». Pourtant, le chargement ou le déchargement en l'absence du donneur d'ordre ou du destinataire est une pratique de plus en plus fréquente prise en compte par les contrats types fonds et valeurs et véhicules roulants, mais elle n'a pas été envisagée par le contrat type citernes, excepté le cas particulier des installations automatiques.

Pendant le déchargement, les installations fixes restent sous la garde juridique, au sens de l'article 1242 du Code civil, du destinataire.

Le contrat type citernes n'est pas le seul à être soumis à des obligations contraignantes. En effet, le contrat type marchandises périssables sous température dirigée est dans la même situation, il convient donc d'explicitier son contenu en lien avec les opérations de chargement et de déchargement.

⁷⁵ Article 3.1 du contrat type citerne

⁷⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

B. Le contrat type marchandises périssables sous température dirigée

Ce contrat type suppose la réunion de deux conditions, d'une part, le transport doit porter sur une marchandise périssable et d'autre part, il doit être réalisé au moyen d'un véhicule frigorifique, réfrigérant, isotherme ou calorifique.

Ce contrat précise les informations à transmettre quant à la température à maintenir en cours de transport ou, dans l'hypothèse de denrées alimentaires, quant à l'état de la marchandise (surgelé, frais, sec). En parallèle de l'obligation d'information pesant sur le donneur d'ordre, le voiturier nous semble, en tant que professionnel, tenu d'un devoir de renseignement et de conseil technique, notamment en matière de choix du matériel et de chargement. Sauf en ce qui concerne le contrôle de la température, le contrat type marchandises périssable sous température dirigée s'aligne presque complètement sur le contrat type général. En effet, ici on conserve, en matière de chargement, d'arrimage et déchargement des marchandises sous température dirigée, la distinction entre envois de moins de 3 tonnes et envois de 3 tonnes et plus. Pour les manutentions et chargement des envois de moins de 3 tonnes, ces opérations incombent au transporteur. Donc, les éléments mentionnés à propos des envois « ordinaires » de moins de 3 tonnes, sont transposables. La mise à bord, l'arrimage et le calage incombent tous à l'expéditeur pour les envois d'un poids égal ou supérieur à 3 tonnes. Une « variante » ici puisque, lors de sa reconnaissance extérieure, le transporteur doit vérifier en plus que l'agencement du chargement permet bien « une circulation normale de l'air » et, en conséquence, une bonne répartition de la température. Cela signifie que le transporteur peut être tenu pour responsable de dommages résultant d'une trop grande compacité du chargement ou, encore, d'une mauvaise disposition de la marchandise apparente au départ. Cela dit, toutes les précisions fournies à propos des envois ordinaires de plus de 3 tonnes sont également transposables aux transports de denrées périssables sous température dirigée.⁷⁷

Ce qui en fait sa spécificité est relative à la température. Sa détermination est du ressort du donneur d'ordre. En effet, l'article 3 du contrat type prévoit que ce dernier doit indiquer, entre autres, au transporteur « *la température de la marchandise au moment de la remise du chargement* ». Du reste, l'article 8 dispose que « *l'abaissement ou l'élévation préalable de la*

⁷⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

température de la marchandise pour l'amener au niveau requis incombe au donneur d'ordre ».

78

Par la suite, c'est au transporteur qu'incombe l'abaissement ou l'élévation préalable de la température à l'intérieur du véhicule, pour l'amener au niveau qu'elle ne devra plus quitter jusqu'au déchargement. Il doit faire le nécessaire pour que le véhicule se trouve à la température de transport demandée ou exigée par la réglementation et ce, au plus tard à la fin du chargement. C'est seulement à la demande du client que le véhicule doit déjà être à cette température au moment de sa mise à disposition, compte tenu de l'existence de certaines contre-indications d'ordre biotechnique.

A défaut de telles revendications écrites, le transporteur veillera « simplement » à assurer une température conforme à la réglementation en vigueur à l'intérieur du véhicule.

Les transports de denrées périssables, compte tenu de leur spécificité sont assujettis à une réglementation spécifique, à la fois sanitaire et technique en trafic intérieur, issue de l'arrêté du 20 juillet 1998⁷⁹. En trafic international, ce transport est soumis à l'accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins à utiliser pour ces transports dit ATP (Accord sur le transport des denrées périssables).

Les températures données sont des maximas qu'un donneur d'ordre peut toujours considérer comme n'étant pas la température optimale de transport nécessitée par sa marchandise.⁸⁰

Toutes ces vérifications doivent être effectuées de manière contradictoire, avec la présence des parties au contrat. Aux termes de l'article 8.1 du contrat type température dirigée « Une vérification contradictoire de la température de la marchandise et du véhicule avant l'ouverture des portes doit être effectuée au départ avec mention sur le document de transport ». Dès lors, la vérification de la température au moment de la prise en charge est une obligation commune tant à l'expéditeur qu'au transporteur et l'un comme l'autre peut l'exiger. En revanche, le texte ne précise pas les conséquences d'un défaut de vérification. C'est donc sur le transporteur que pèse la présomption de responsabilité de l'article L133-1 du Code de commerce, il lui appartient de rapporter la preuve que l'expéditeur a manqué à son obligation de pré-réfrigération.⁸¹

⁷⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁷⁹ A. 20 juill. 1998, NOR : AGRG9800344A, JO 6 août / fixant les conditions techniques et hygiéniques applicables au transport des aliments

⁸⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁸¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Après s'être attardé sur les deux contrats types qui bénéficient le plus de contraintes. Il convient de s'intéresser maintenant à l'organisation des opérations de chargement et de déchargement des autres contrats types à savoir le contrat type animaux vivants, le contrat type véhicules roulants, le contrat type objets indivisibles en transport exceptionnel et le contrat type de transports de fonds.

II. L'organisation des opérations de chargement et déchargement des autres contrats types

Aux termes de l'article 7-1 du contrat type animaux vivants, les opérations de chargement, de calage et d'arrimage des animaux sont exécutées par le donneur d'ordre ou son représentant sous sa responsabilité. Le déchargement incombe, quant à lui, au destinataire. Par ailleurs, tout aide apportée par le transporteur ou son préposé est réputée faite sous la responsabilité exclusive du donneur d'ordre, et cette prestation est soumise à une facturation séparée ⁸². ⁸³

A l'inverse, dans le contrat type véhicules roulants, ces opérations, en intégrant le sanglage, sont imputées au transporteur.

Avant la prise en charge, il doit être procédé à une reconnaissance contradictoire portant sur la conformité des véhicules roulants, au document de transport, leur bon état apparent et la présence des accessoires de série précisés sur la fiche d'accompagnement. Une reconnaissance contradictoire du ou des véhicules transportés, doit également être opérée à la fin du déchargement.

Ce contrat met l'accent sur la sécurité, les lieux devant être accessibles sans contraintes ou risques particuliers et le transporteur devant se conformer au protocole et aux règles de sécurité de l'établissement expéditeur ou destinataire. Notamment, si le chargement ou le déchargement se fait sur la voie publique, le client doit permettre la réalisation de l'opération conformément aux règles de la sécurité routière en mettant les moyens nécessaires, humains comme matériels, à la disposition du transporteur.

Sur la même lignée de ce contrat, le contrat type relatif au transport de fonds et valeurs impute ces opérations au transporteur. ⁸⁴

⁸² Article 7-2 du contrat type animaux vivants

⁸³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁸⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Enfin, en matière de chargement et de déchargement, le contrat type de masses indivisibles en transport exceptionnel adopte les dispositions correspondantes au contrat type général. Il insiste sur le fait que le donneur d'ordre doit indiquer l'emplacement des points d'appui en fonction de la forme de l'objet, de signaler les points d'élingage et d'arrimage du matériel à transporter, ainsi que son centre de gravité.⁸⁵

Après avoir vu l'ensemble des contrats types spéciaux attaché à des marchandises spécifiques, il convient de s'intéresser aux modalités de chargement et déchargement en transport de marchandise dangereuse.

Paragraphe II : Opération de chargement et déchargement issues du contrat type des marchandises dangereuses

Pour comprendre au mieux les enjeux et le régime de ces opérations, il convient de voir dans un premier temps la réglementation (I) dont découle les obligations des parties (II).

I. Réglementation

Les marchandises dites dangereuses sont soumises à plusieurs réglementations. Le texte pratique de référence est l'arrêté du 29 mai 2009⁸⁶ relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, dit arrêté TMD (transports de marchandises dangereuses), entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009. Il se retrouve aux articles L1252-1 à L1252-8 du Code des transports ainsi que par l'article R 1252-8 du même code. Un nouvel arrêté du 28 mai 2021⁸⁷ est venu le modifier. L'arrêté TMD intègre les trois modes de transport terrestre de marchandises dangereuses à savoir le routier, le ferroviaire et le fluvial.⁸⁸

Les transports routiers internationaux sont assujettis à une convention internationale qui est l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Cette convention signée à Genève le 30 septembre 1957 a été élaborée sous l'égide de la

⁸⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁸⁶ A. 29 mai 2009, NOR : DEVP0911622A, JO 27 juin, mod

⁸⁷ Arrêté du 28 mai 2021 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, JORF n°0124 du 30 mai 2021

⁸⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Commission économique des nations unies pour l'Europe (CEE / ONU). L'ADR est entré en vigueur en France le 29 janvier 1968 ⁸⁹.

Nous rappellerons que, par le biais de la directive du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, transposée en France par l'arrêté TMD, les prescriptions édictées par l'ADR s'appliquent aux transports routiers de marchandises dangereuses à l'intérieur des États membres ou entre plusieurs États membres ^{90, 91}

Les deux textes viennent se compléter et s'associer pour créer un cadre juridique réglementaire complet qui permet alors de mettre en lumière les obligations des parties.

II. Obligations des parties

Les obligations respectives des intervenants à un transport de marchandises dangereuses en colis, en vrac ou en citerne sont définies aux chapitres 1.4 et 7.5 de l'ADR et précisées à l'annexe I, paragraphe 2.1 de l'arrêté TMD. Elles concernent tous les transports réalisés sur le territoire national, intérieur ou international, et ce, quelle que soit la nationalité du transporteur. A défaut de convention écrite particulière, les rapports entre donneur d'ordre, transporteur et destinataire sont régis en France par des contrats types leur imposant un certain nombre d'obligations matérielles.

Le socle de cette réglementation concerne l'environnement et la sécurité des intervenants. Il y a toute une réglementation environnementale, où les préfets peuvent imposer une formation personnelle de l'établissement affecté aux opérations de manipulation, de stockage ou de transport de produits toxiques ou dangereux. A cette fin, les exploitants d'installations peuvent être tenus de disposer de documents précisant les dangers des divers produits, les mesures d'urgence à prendre et les moyens à mettre en œuvre en cas d'accident. Une vérification de la qualification du chauffeur est probable voire obligatoire.

Également, les opérations de chargement et de déchargement réalisées en France par un transporteur dans un établissement chargeur ou destinataire doivent faire l'objet d'un protocole de sécurité impliquant un véritable échange d'informations entre les parties concernées ⁹².

Les divers intervenants à un transport de marchandises dangereuses doivent, chacun en ce qui les concerne, respecter les prescriptions de sécurité inscrites dans l'Accord ADR et se doivent

⁸⁹ D. no 60-794, 22 juin 1960, JO 4 août

⁹⁰ Dir. CE no 2008/68, 24 sept. 2008, JOUE 30 sept. 2008, no L 260

⁹¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁹² C. trav., art. R. 4515-4 et suiv

de prendre les mesures appropriées à la nature et à l'ampleur des risques encourus, et ce, afin d'éviter d'éventuels dommages ou d'en limiter leurs effets ⁹³. En cas d'incident ou d'accident présentant un risque pour la sécurité publique, les intervenants doivent, selon l'article 1.4.1.2 de l'ADR, « *aviser immédiatement les forces d'intervention et de sécurité ; et tenir à leur disposition l'ensemble des informations nécessaires à leur action* ». ⁹⁴

Les parties intervenantes dans ce type de transport sont soumises à de nombreuses obligations respectives.

L'expéditeur ayant l'obligation de remettre au transporteur des envois conformes aux prescriptions réglementaires, il lui incombe notamment de s'assurer que les marchandises sont classées en catégorie et admises au transport, de fournir de manière traçable au transporteur les renseignements et informations exigés et, le cas échéant, les documents de transport et d'accompagnement requis : autorisations, agréments, notifications. La communication des informations est cruciale pour ce type de transport de marchandise.

Sur le plan de la communication interne, l'expéditeur doit veiller à la confidentialité des informations relatives aux transports : formation et limitation de l'accès aux informations sensibles.

Sur le plan de la communication externe, l'expéditeur doit s'assurer que les autres intervenants auxquels il fait appel disposent des informations nécessaires pour évaluer correctement leurs propres risques. En particulier, il doit transmettre ou faire transmettre les informations permettant d'évaluer les risques liés à la nature de la marchandise transportée, et cela, préalablement à la conclusion du contrat de transport. Si l'expéditeur recourt à des tiers pour certaines opérations, notamment le chargement, il doit obtenir la garantie que l'envoi répond aux prescriptions réglementaires. Il peut toutefois se fier aux informations et données des intervenants, lesquels se sont substitués dans ce cas-là à l'expéditeur. Si l'expéditeur agit comme chargeur, il doit remplir les obligations lui incombant en tant que tel. ⁹⁵

En ce qui concerne le chargement et le déchargement, le transporteur, conformément aux dispositions de l'article 7.5.1.1 de l'ADR, a l'obligation préalable au chargement de mettre à disposition de l'expéditeur ou du chargeur et du destinataire, un matériel et des membres de

⁹³ Article 1.4.1.1 ADR

⁹⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁹⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

l'équipage satisfaisant aux prescriptions réglementaires, en ce qui concerne la sécurité, la propreté et le bon fonctionnement des équipements et la sûreté.

Au moment du chargement, il incombe notamment au transporteur de s'assurer que les marchandises sont admises au transport conformément à l'ADR ; que le véhicule et son chargement ne présentent pas de défauts manifestes, de fuites ou de fissures et que les dispositifs d'équipement sont complets ; que les véhicules ne sont pas en surcharge.

Les vérifications doivent être réalisées par un examen visuel de l'unité de transport ou du conteneur et, le cas échéant, du chargement sur la base des documents de transport et d'accompagnement. De plus, l'arrêté TMD vient compléter les obligations du transporteur, puisqu'il lui incombe de présenter un véhicule adapté aux marchandises, propre et conforme aux prescriptions réglementaires. Le conducteur doit, de son côté lorsqu'il procède au chargement des colis en application des dispositions contractuelles, veiller aux interdictions de chargement en commun ainsi qu'à la bonne réalisation du calage et de l'arrimage des colis. Les marchandises dangereuses doivent être convenablement arrimées dans les véhicules et conteneurs par des moyens appropriés (sangles, traverses) afin d'éviter tout déplacement ou dommage en cours de transport. L'application de la norme EN 12195-1:2010 qui permet de satisfaire à cette prescription est désormais obligatoire. Certains matériaux sont interdits pour charger un certain type de marchandise et il convient de s'inspirer du Code de bonnes pratiques européen concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers publié par la Commission européenne. C'est en cela que le calage et l'arrimage des marchandises dangereuses se montre un peu plus spécifique que les autres marchandises avec une réglementation accrue et pointilleuse sur tous les aspects du chargement et du déchargement et même au-delà.⁹⁶

Il y a des obligations qui découlent de la sûreté c'est-à-dire que le transporteur se doit de fournir les informations qui peuvent lui être demandées par d'autres intervenants : horaires d'arrivées sur le site de chargement ou déchargement, éléments permettant l'identification de l'équipage ou du véhicule. Lorsque l'entreprise transporte des « marchandises dangereuses à haut risque », elle doit mettre en place un plan de sûreté et s'assurer de l'aptitude des conducteurs affectés à ces transports.⁹⁷

⁹⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁹⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Pour ce qui est du transport en colis, il existe un contrat type pour le transport de marchandises dangereuses qui reprend la même distinction faite par le contrat type général, selon le tonnage de l'envoi. Et pour le transport en citerne, les éléments repris sont ceux mentionnés dans le contrat type citernes. En ce qui concerne ce transport, le conducteur doit respecter les consignes de remplissage, de déchargement et vérifier, à l'issue des opérations, que les dispositifs de fermeture de la citerne sont en position fermée et étanches.⁹⁸

Si le destinataire ne doit pas différer, sans motif impératif, l'acceptation des marchandises, il doit en revanche, refuser le déchargement dès lors qu'à l'issue du contrôle des documents et de l'examen visuel du matériel apparaissent des manquements pouvant mettre en cause la sécurité des opérations ou la sûreté.

Au terme du déchargement, il lui incombe notamment de vérifier que les prescriptions de l'ADR le concernant sont respectées. Si, dans le cas d'un conteneur, ces vérifications font apparaître une infraction aux prescriptions de l'ADR, le destinataire ne pourra rendre le conteneur au transporteur qu'après sa mise en conformité^{99, 100}.

Concours au déchargement l'enlèvement et la vidange. Le déchargeur doit notamment s'assurer, par un examen des colis et au moyen du document de transport, que les marchandises sont bien celles à décharger.

Il faut vérifier avant et pendant le déchargement que l'intégrité des emballages et des engins de transport soit bien respectée, ainsi que toutes les prescriptions applicables au déchargement et à la manutention. Immédiatement après le déchargement de la citerne, du véhicule ou du conteneur, il faut enlever tout résidu qui aurait pu adhérer à l'extérieur pendant le déchargement et veiller à la fermeture des obturateurs et des ouvertures d'inspection. Tout ceci relève des prescriptions de l'accord ADR. En ce qui concerne l'arrêté TMD, ces obligations au déchargement sont symétriques par rapport à celles énoncées dans les contrats types.

Il en est de même pour le contrat type citernes. Son article 9 prévoit qu'il incombe au destinataire d'effectuer le branchement des flexibles sur ses équipements et de procéder à l'ouverture et à la fermeture des vannes de l'installation fixe. Le transporteur peut toutefois réaliser ces opérations mais à la demande et sous la responsabilité du destinataire.¹⁰¹

⁹⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁹⁹ ADR, 1.4.2.3.2

¹⁰⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁰¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Avec ce type de marchandise, les difficultés se rencontrent à toutes les étapes, et se posent pour les lieux de chargement et de déchargement. Les prescriptions relatives au chargement et déchargement des marchandises dangereuses sur la voie publique sont prévues par la disposition spéciale CV1 du 7.5.11 de l'ADR. Sauf permission spéciale de l'autorité compétente, il est interdit de charger ou de décharger sur un emplacement public à l'intérieur des agglomérations, les matières explosibles, les matières toxiques affectées au groupe d'emballage n°I. Hors agglomération, les marchandises susvisées ne peuvent être chargées ou déchargées sur un emplacement public sans que l'autorité compétente en soit préalablement avertie, sauf si elles sont justifiées par un motif de sécurité. Outre les prescriptions générales prévues par l'Accord ADR, l'arrêté TMD prévoit que, sauf dérogation préfectorale, il est interdit de procéder au remplissage ou à la vidange des citernes sur la voie publique. Il en va de même de la prise d'échantillon.¹⁰²

Chaque partie doit contrôler les opérations effectuées et demeure responsable de la sécurité, de la propreté et du bon fonctionnement de son matériel.

La réglementation spécifique encadrant ce type de marchandise est nécessaire pour des questions de sécurité et sureté publique. Les enjeux environnementaux sont trop importants pour édicter seulement des prescriptions générales. Malgré tout, certains aspects relèvent des contrats types notamment général et citernes mais cela ne vient pas entacher le besoin de spécialisation de ces marchandises.¹⁰³

Pour étayer ma problématique, il convient de souligner qu'une réglementation générale semble apparaitre suffisante en ce qui concerne le chargement et le déchargement au sein de la réglementation des contrats-types spéciaux puisque comme pour les contrats-types généraux ces opérations semblent symétriques. En effet, ce qui vaut pour le chargement, vaut également pour le déchargement. Toutefois en regardant de plus près, ici, ce qui venir écorner cette hypothèse sont les diverses natures de marchandises qui peuvent être transportées et on peut apercevoir ce besoin d'un régime spécifique pour chacune d'entre elles.

Après avoir confronté et mis en lumière les mécanismes du contrat-type général et des contrats-types spéciaux, il convient d'analyser les différentes figures contractuelles auxquelles

¹⁰² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁰³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

on a recours lors d'un transport. En effet, ces étapes peuvent incomber à différentes personnes intervenant au cours du transport et donc d'agréments le raisonnement sur l'efficacité de l'existence d'un régime général ou spécifique à chacune de ces étapes.

Chapitre II : Le chargement et le déchargement au travers des différentes figures contractuelles et des différents modes de transport

Les parties peuvent convenir de l'aménagement de leurs relations contractuelles selon le déroulement du transport qu'elles choisissent ou les professionnels à qui elles font appel. En découle que le chargement et le déchargement seront organisés avec des modalités différentes selon les aménagements contractuels (Section I) choisis. A cela viennent s'ajouter, les autres modes de transports terrestres (Section II).

Section I : Les aménagements contractuels

Ces derniers peuvent se scinder en deux, en traitant d'abord le contrat de commission de transport (Paragraphe I) et, en mentionnant ensuite les autres figures contractuelles (Paragraphe II).

Paragraphe I : La commission de transport

La commission de transport étant utilisée fréquemment en transport, pour en comprendre les contours il faut d'abord la définir (I) avant d'indiquer les obligations du commissionnaire et de ses cocontractants (II).

I. Définition de la commission de transport

A la question « qu'est-ce qu'un commissionnaire de transport ? », la réponse se trouve dans le Code des transports publié fin 2010 en son article L1411-1. Il a également été défini de manière jurisprudentielle dans l'arrêt de la chambre commerciale du 16 février 1988 ¹⁰⁴ comme étant « *La convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous*

¹⁰⁴ Cass. com., 21 oct. 2020, no 19-15.119

sa responsabilité, ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout ». La commission de transport peut s'entendre par la réunion de trois éléments. Le commissionnaire est un intermédiaire qui organise le transport en traitant en son nom personnel. ¹⁰⁵

Le contrat type commission a été institué par un décret du mois d'avril 2013 ¹⁰⁶. Il a été établi en application de l'article L1432-12 qui le définit comme ayant « *pour objet de définir les conditions dans lesquelles un commissionnaire de transport organise, en son nom et pour le compte d'un commettant dénommé donneur d'ordre, le déplacement de marchandises* ». Comme tous les contrats types il a un caractère supplétif puisqu'il régit automatiquement l'activité définie dans son champ d'application et pour laquelle les parties n'ont pas pris le temps ou la peine de prévoir une convention écrite. ¹⁰⁷

C'est le donneur d'ordre qui fait appel à un commissionnaire de transport pour régir son transport. Ce dernier assume seul le choix de ses substitués. Il n'est pas tenu de recueillir l'accord du donneur d'ordre, il doit surtout veiller à ce que le substitué auquel il s'adresse soit habilité à exécuter les opérations qui lui sont confiées. Lorsque la marchandise le nécessite, elle est conditionnée, emballée par le donneur d'ordre de façon à supporter les conditions de transport ainsi que les opérations de stockage et de manutention successives. C'est le donneur d'ordre par la suite qui doit étiqueter la marchandise si on est en présence de marchandises réglementées ou apposer toutes les marques obligatoires sur les emballages. ¹⁰⁸ Découle de cette définition, un régime et des obligations qu'il convient d'étudier.

II. Obligations de l'intermédiaire et de ses cocontractants dans la commission de transport

Les deux éléments importants dans le contrat de commission de transport sont l'obligation d'information du commissionnaire de transport et le devoir de conseil. Ces obligations sont principalement des obligations déclaratives.

Aux fins d'une bonne organisation du transport et dans des délais raisonnables, le commettant doit remettre au commissionnaire par écrit ou tout autre procédé de transmission et conservation des données des informations. Ces dernières s'apparentent à la nature et à l'objet du transport

¹⁰⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁰⁶ D. no 2013-293, 5 avr. 2013, JO 7 avr

¹⁰⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁰⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

à organiser, aux modalités particulières d'exécution, à l'adresse, la date et, si nécessaire, l'heure de la mise à disposition de la marchandise et de sa livraison.

Le commissionnaire « *organise l'opération en fonction de ces informations, des instructions et demande de son client. S'il se retrouve confronté à des informations, des instructions incomplètes ou ambiguës, le commissionnaire doit demander tous éclaircissements. A défaut, il verra sa responsabilité au moins partiellement engagée* ».

De plus, préalablement à la conclusion du contrat de commission « *le commissionnaire de transport informe le donneur d'ordre des avantages et des inconvénients des modes pouvant être utilisés* ». Cette indication ressort de l'article 5.5.1 du contrat-type de commission, c'est le socle du devoir de conseil qui soumet le commissionnaire de transport. ¹⁰⁹

En ce qui concerne les étapes du chargement et du déchargement, c'est surtout un débat jurisprudentiel. On considère qu'il « *n'entre pas dans les devoirs généraux d'un intermédiaire de transport de superviser le chargement, qu'il soit l'œuvre de l'expéditeur lui-même ou d'un de ses substitués* ». C'est en ce sens qu'a jugé la cour d'appel de Paris le 23 janvier 2020 ¹¹⁰.

Toutefois, il en va autrement si le commissionnaire a reçu mandat exprès comme dans l'arrêt rendu par la cour d'appel de Paris le 14 janvier 2011 ¹¹¹ relevant le défaut de mandat exprès. Il existe certaines hypothèses particulières où les données de l'opération font apparaître comme éminemment souhaitable un contrôle de chargement. Certes le commissionnaire répondra, en tant que garant, des dommages résultant de la défectuosité d'un chargement réalisé par un de ses substitués. Cependant, il ne semble pas que le fait de ne pas avoir surveillé l'opération puisse constituer une faute personnelle de sa part, cela a été envisagé par l'arrêt de la chambre commerciale le 7 février 2018 ¹¹² selon qui « *si le commissionnaire a le devoir [...] de superviser le bon déroulement de l'opération de transport dans sa globalité, il ne lui incombe pas de superviser le chargement [...] opération qui relève au (sic) transporteur* ».

A contrario, il a été jugé, avec sévérité, par la cour d'appel de Rouen, le 27 mai 1999 ¹¹³ que si la mission du commissionnaire ne visait pas expressément l'empotage du conteneur, il se devait néanmoins de vérifier les conditions de calage, réalisées par l'expéditeur avec l'aide d'un tiers.

¹⁰⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹¹⁰ CA Paris, 23 janv. 2020, n° 16/09809, Allianz Global et a. c/ DHL Solutions France et a., explicite

¹¹¹ CA Lyon, 14 janv. 2011, n° 09/03027, Covea Fleet et a. c/ K2 Grafic et a., BTL 2011, p. 78

¹¹² Cass. com., 7 févr. 2018, n° 16-18.140 et, sur renvoi, CA Basse-Terre, 14 janv. 2019, n° 18/00392, Geodis Freight Forwarding c/ Simat Batiment et a.

¹¹³ CA Rouen, 27 mai 1999, n° 1413/97, SAMD c/ Westerlund France, BTL 1999, p. 478

De ce fait, la question reste partagée en jurisprudence sachant que le contrat type commission quant à lui ne dit mot à ce sujet. ¹¹⁴

Pour le déchargement, on retrouve le même type de problématique illustrée avec un arrêt de la cour d'appel de Paris le 21 septembre 2011 ¹¹⁵. Des avaries étaient survenues lors du déchargement, la faute personnelle du commissionnaire de transport a été arguée de la déduction d'un défaut de contrôle ainsi qu'un manque d'initiative et de suivi dans l'exécution des opérations. Bien que ce contrôle ne soit imposé comme une obligation. ¹¹⁶

Outre ces problématiques se rapportant surtout au contrôle de ces étapes, ces dernières se trouvent symétriques dans leur déroulement sur certains points par rapport aux autres contrats types que nous avons pu voir au début.

Il convient maintenant de s'intéresser aux autres aménagements contractuels qui permettent l'exécution d'un transport.

Paragraphe II : Les autres contrats

Le transport peut se faire d'une manière « classique » au moyen d'un seul mode de transport d'un point A à un point B. Toutefois, par l'ouverture du monde et la multiplication des échanges, il paraissait substantiel de développer d'autres formes contractuelles. C'est notamment le cas d'un transport multimodal (ou transbordement en matière maritime) et le cas du groupage.

Afin de permettre le transport intermodal, il convient de partir de la source et de s'intéresser à ce qui permet de mettre en œuvre ce type de transport, c'est ce qu'on appelle l'unité de transport intermodal (UTI) dit « Open Top ». Cela désigne les « *conteneurs maritimes, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal* » définition donnée par l'article 2.16 du contrat type général. ¹¹⁷

¹¹⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹¹⁵ CA Paris, Pôle 5, ch. 4, No RG : 09/19283, 21 septembre 2011 ; SAS Geodis Wilson France contre SAS Alstom Grid et a

¹¹⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹¹⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Il est vrai que les textes sont peu bavards sur ces éléments-là. Toutefois, ces derniers mettent le conteneur au cœur de cette unité, qui permet de réaliser au mieux le transport intermodal puisqu'il peut être chargé à bord d'un navire, sur des wagons mais également sur des camions. Toutefois, il faut s'entendre que l'unité de transport intermodal ne peut pas être traitée comme le « vulgaire » colis. Il faut chercher ailleurs et s'interroger sur ce support très spécial. Au cœur de tout cela il y a le conteneur. Toutefois, ce dernier n'est rien d'autre qu'un emballage, selon les dires de la jurisprudence et notamment de l'arrêt de la cour d'appel de Paris du 7 avril 1981 ¹¹⁸. L'opération consistant à disposer correctement la marchandise, à la caler et à lui assurer une protection suffisante à l'intérieur du conteneur constitue une opération de conditionnement, dont la responsabilité incombe à l'expéditeur ¹¹⁹ et dont le transporteur n'a pas à contrôler la bonne réalisation.

Il en va de même pour le bâchage d'un conteneur découvert (open top). Ce sont des conteneurs qui ne possèdent pas de toit, ce dernier étant remplacé par une bâche, facilitant ainsi le chargement et le déchargement des marchandises. La bâche se ferme au moyen d'arceaux et doit être bien tendue de manière à assurer l'étanchéité de l'ensemble.

Il est précisé que pour les open top, le bâchage incombe à l'expéditeur et le débâchage au destinataire. Le contenu ne doit en aucun cas dépasser le haut du conteneur. ¹²⁰

Il est important de bien distinguer le chargement de la marchandise dans le conteneur et le chargement du conteneur plein sur le véhicule. Le placement et l'arrimage du conteneur plein sur le véhicule rentrent dans les opérations de chargement, le placement incombant à l'expéditeur (tout au moins, dès lors qu'il s'agit d'un envoi de trois tonnes et plus), le maniement du dispositif de fixation au transporteur.

Il arrive parfois que le conteneur soit pré arrimé sur le véhicule. Cette circonstance n'est pas de nature à modifier la situation. Dès lors que le conteneur reste amovible, qu'il ne peut pas être considéré comme devenu la carrosserie du véhicule, le placement de la marchandise à l'intérieur de l'engin continue de relever des opérations d'emballage. ¹²¹

Relèvent, également, des unités de transport intermodal, les caisses mobiles. La jurisprudence n'a pas encore eu à se prononcer sur la nature de ce matériel. Il convient

¹¹⁸ CA Paris, 7 avr. 1981, BT 1981, p. 304

¹¹⁹ Cass. com., 16 nov. 1983, no 79-17.031, BT 1984, p. 385

¹²⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹²¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

cependant de noter que l'arrêté du 9 octobre 1986¹²² fixant les conditions de circulation à 44 tonnes des ensembles de 5 essieux ou plus, réalisant des transports combinés rail-route, a pu définir la caisse mobile comme « *la partie d'un véhicule routier destinée à recevoir le chargement, qui peut être détachée et y être réintégrée* ». Le placement et l'assujettissement de la marchandise à l'intérieur d'une caisse mobile pourraient donc être considérés comme des opérations de chargement, et non d'emballage.

Cependant, ce qui prévaut en matière d'emportage de conteneur doit pouvoir trouver application à propos d'une caisse mobile. En effet, conteneur et caisse mobile sont tous deux des « contenants » ou, selon la terminologie ferroviaire, des unités de transport intermodal (UTI). Leurs différences étant essentiellement techniques par les normes de construction et dimensions mais aussi des normes historiques puisque le conteneur est affilié au maritime et la caisse mobile est attachée au ferroviaire et au routier. Le contrat type général qui évoque les UTI, ne fait d'ailleurs pas de distinction entre le conteneur et la casse mobile.¹²³

Lorsqu'on parle de conteneur, la notion rattachée est celle de transbordement. C'est aux termes des articles R5422-14 et R5422-8 du Code des transports que le transbordement est mentionné d'un navire à un autre navire. Cependant, il semble qu'il n'y ait aucune raison de refuser l'extension de ces dispositions au cas de transbordement d'un navire sur un autre moyen de transport. En effet, c'est cette dernière situation qui nous intéresse, dans le cadre des transports multimodaux, le transfert du chargement d'un navire sur un véhicule non maritime. Dans tous les cas, il incombe au transporteur qui doit apporter tous les soins nécessaires pour remplir cette obligation.¹²⁴

De plus, on dit souvent du transport combiné qu'il sera l'avenir du transport de marchandises. Alliant la capacité de transport de volumes importants du chemin de fer et la souplesse de la route, le combiné rail-route est un secteur bien spécifique avec un mode de fonctionnement qui l'est tout autant.

De multiples acteurs interviennent dans la chaîne du transport combiné, il y a tout d'abord SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure qui met le réseau ferré à disposition des opérateurs. Le service de traction est assuré soit par des entreprises ferroviaires soit par les

¹²² Arr. min. 9 oct. 1986, JO 18 oct. Texte désormais abrogé

¹²³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹²⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

opérateurs de transport combiné eux-mêmes. Leur domaine est le transbordement de marchandises de la route au rail (et vice versa) requérant des sites et des engins spécifiques. Enfin, les clients ou chargeurs que sont les transporteurs routiers, commissionnaires de transport, conditionnent les marchandises dans les contenants à savoir les conteneurs ou les caisses mobiles.¹²⁵

Par la suite, le groupage consiste à réunir des envois provenant d'expéditeurs différents, ou adressés à des destinataires différents, pour constituer un seul lot de x tonnes qui est remis globalement à un transporteur public. Ce lot est envoyé par le groupeur à une de ses agences ou à un correspondant, qui, après réception, procède au « dégroupage » en faisant suivre à chaque destinataire la partie du lot qui lui revient.

L'opération donne lieu, de la part du groupeur, à un contrat distinct avec chacun des expéditeurs et à un contrat unique avec le transporteur pour l'envoi collectif. Les envois constitués en groupage sont généralement des envois de détail (messagerie), mais rien n'interdit à un commissionnaire d'incorporer une expédition de trois tonnes ou plus dans un groupage. Les relations groupeurs/expéditeurs relèvent du contrat de commission.

Toutefois, il ne faut pas confondre le véritable groupage avec l'opération que réalise un transporteur en cochargeant dans un même véhicule des envois qui lui ont été remis directement par les expéditeurs. Dans ce dernier cas, il s'agit d'un groupage technique mais non d'un groupage au sens de la réglementation qui suppose l'interposition d'un commissionnaire de transport entre les expéditeurs et le voiturier qui exécute le déplacement.

Les envois ainsi acheminés en même temps par un transporteur conservent leur individualité, alors que, dans un groupage, les différents envois partiels sont momentanément fondus en un lot unique objet d'un contrat de transport également unique entre le commissionnaire-groupeur et le transporteur.¹²⁶

Le groupeur doit dresser, en plus de la lettre de voiture, un inventaire du lot de groupage sous la forme d'un bordereau récapitulatif de chargement. Ce dernier doit indiquer, le lieu de constitution du lot, le nombre de colis, le poids total du chargement et, s'il y a lieu, la mention de ce que des colis concernant des matières dangereuses ou devant être transportées sous température dirigée. En cas de chargement de plusieurs envois dans un même véhicule, le

¹²⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹²⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

transporteur s'assure que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées en vérifiant notamment le calage et arrimage afin qu'il n'y ait aucun dommage qui surviennent lors de la conduite ou lors du déchargement du premier envoi au premier destinataire. Le groupage pose surtout des difficultés de déclaration, de prix et de responsabilité. En cas de groupage, les marchandises empotées appartiennent à plusieurs destinataires. La difficulté concernant surtout le contrôle du poids. ¹²⁷

Fait suite à l'étude des opérations de chargement et de déchargement avec une vision contractuelle, il convient de l'élargir et d'avoir une vision de ces opérations dans les autres modes de transports terrestres.

Section II : Les autres modes de transports terrestres

119. Le transport terrestre regroupe trois types de transport empruntant trois voies de circulation de différente. Fait suite au routier, les transports ferroviaires (Paragraphe I) et les transports fluviaux (Paragraphe II).

Paragraphe I : Le chargement et le déchargement dans les transports ferroviaires

Le transport ferroviaire est un transport ancien, qui a connu très tôt une réglementation qui définit les droits et les obligations des parties au contrat de transport. Pour mieux les comprendre, la réalisation des opérations de chargement et déchargement en transport interne et international peut être étudiée ensemble (I). Cette dernière entraîne des conséquences (II).

I. La réalisation des opérations de chargement et déchargement lors d'un transport ferroviaire interne et international

Pour les transports ferroviaires internes, le chargement est aujourd'hui réglé par l'article 10 des CGVT et par les RU-CIM 1999.

Le chargement des wagons, qui inclut l'arrimage et, le cas échéant, le bâchage incombe normalement à l'expéditeur dans des conditions normales de transport à savoir en assurant la sécurité de l'exploitation ferroviaire ; que le chargement ne soit susceptible de porter préjudice

¹²⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

ni au transporteur ferroviaire, ni à des tiers ; l'envoi supporte sans dommage la durée et les exigences de l'acheminement.

De ce fait, l'expéditeur est tenu de se conformer aux dispositions obligatoires des « Directives de chargement » mises à la disposition des clients. Ces prescriptions sont issues des études et de l'expérience des réseaux ferroviaires. Il y a des dispositions obligatoires notamment en ce qui concerne la hauteur et largeur du gabarit ferroviaire, la charge maximale de chaque wagon, la répartition de la charge dans le wagon.

L'article 10.9 des CGVT précise que le chargement doit être fait « directement de véhicule routier à wagon ou vice versa » lorsque le chargement a lieu directement sur voies de débord. Il en découle l'obligation pour le transporteur ferroviaire de mettre les wagons à la disposition de l'expéditeur sur une voie à laquelle il peut accéder avec ses véhicules.

Le bâchage fait partie intégrante des opérations de chargement et incombe à l'expéditeur même lorsque le transporteur ferroviaire, pour des marchandises devant être transportées à couvert, a fourni un wagon découvert avec bâches, comme il en a la faculté.

A contrario, l'étiquetage des wagons incombe au transporteur ferroviaire. Si dans la pratique, certains expéditeurs apposent sur les wagons des étiquettes complémentaires destinées à attirer l'attention des agents du chemin de fer sur la nécessité de manipuler ces envois avec précaution, ceci ne résulte d'aucune obligation.¹²⁸

L'article 10.6 des Conditions générales de vente et de transport de la SNCF pose le principe suivant que « *la SNCF procède à la reconnaissance des envois tels qu'ils sont présentés par l'expéditeur lors de leur remise au transport. Au cours de cette reconnaissance, la SNCF recherche les anomalies manifestes relatives à l'application par l'expéditeur des principes des directives de chargement. Cette reconnaissance est effectuée de l'extérieur et dans les conditions où peut y procéder une personne se tenant debout à proximité du wagon* ». Cette reconnaissance porte sur le chargement c'est-à-dire sur la manière dont les marchandises sont disposées dans le wagon, calées ou fixées au wagon et porte sur le bâchage, qui fait partie du chargement, notamment sur la manière dont les bâches sont disposées et fixées au wagon. Cette reconnaissance se réalise d'une part du point de vue de l'observation des Directives de chargement de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et d'autre part de la

¹²⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

conservation de la marchandise c'est-à-dire de sa bonne arrivée à destination et, par conséquent, des risques de perte ou de détérioration pendant le transport. ¹²⁹

Le chargement et le déchargement de la marchandise en trafic ferroviaire international diffère. Selon les règles uniformes version 1999, l'expéditeur et le transporteur doivent convenir à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. A défaut d'une telle convention, ces deux étapes incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur. ¹³⁰

La réalisation du régime interne et international du transport ferroviaire entraîne des conséquences.

II. La conséquence de la réalisation des opérations de chargement et de déchargement

A contrario, le chargement et le déchargement de la marchandise en trafic ferroviaire international diffère. Selon les règles uniformes version 1999, l'expéditeur et le transporteur doivent convenir à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. A défaut d'une telle convention, ces deux étapes incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur. ¹³¹

La conséquence dans les deux systèmes est que le chargement est réalisé de façon indépendante, l'expéditeur assume seul la responsabilité des dommages qu'une mauvaise exécution de cette opération est susceptible d'occasionner aux marchandises, sauf si la défectuosité à l'origine de ces dommages était visible de l'extérieur au départ et n'a pas suscité de réserves du transporteur ferroviaire. En effet, si la défectuosité du chargement ou du bâchage n'était pas visible de l'extérieur du wagon lors de la reconnaissance, la responsabilité de l'expéditeur est entièrement engagée.

Néanmoins, la preuve du chargement défectueux incombe au transporteur ferroviaire comme l'indique l'article 13 des RU-CIM 1999.

En revanche, si la défectuosité était visible lors de la reconnaissance, la responsabilité du transporteur ferroviaire est engagée. Cependant un partage de responsabilité entre la SNCF et l'expéditeur est possible. Enfin, les pertes ou avaries susceptibles de survenir au cours des

¹²⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹³⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹³¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

opérations de manutention lorsqu'elles sont réalisées par l'expéditeur ou le destinataire sont des risques inhérents à ces opérations de chargement des marchandises par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire. C'est ce que nous informe l'article 23 paragraphe 3, c des RU-CIM 1999.¹³²

Après avoir fait l'ébauche des opérations de chargement et de déchargement dans les transports ferroviaires interne et international, il convient de s'intéresser aux transports fluviaux.

Paragraphe II : Le chargement et le déchargement dans les transports fluviaux

Comme pour le transport routier et ferroviaire, le transport fluvial possède deux régimes : un régime interne concernant la navigation intérieure et un régime international concernant la navigation sur le Rhin et la navigation internationale.

A ce jour, en droit interne, quatre contrats types sont envisagés en annexe du Code des transports à savoir le contrat de voyages simple ou multiple à l'article D4451-4 du Code des transports.

Le contrat à temps mentionné à l'article D4451-2 du Code des transports.

Le contrat au tonnage de l'article D4451-3.

Le contrat dit « de sous-traitance » précisé à l'article D4452-2 du Code des transports.

Conçu comme le modèle routier, les contrats types fluviaux traitent ainsi des définitions, des obligations respectives des parties (informations à fournir, chargement/déchargement, empêchements au transport et à la livraison, modification du contrat, indemnisation des pertes et avaries). S'y ajoutent, naturellement, des clauses relatives aux spécificités de chaque contrat.

¹³³

En transport fluvial, pour ce qui est du contrat type voyage, sauf convention contraire, le conditionnement, l'emballage et l'étiquetage reviennent au donneur d'ordre qui doit veiller à ce que la marchandise ne constitue pas une source de danger pour l'équipage, le personnel de manutention ou du gestionnaire de la voie d'eau, l'unité fluviale, la marchandise et les tiers.

¹³² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹³³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Le donneur d'ordre répond de toute conséquence résultant d'une absence, insuffisance ou défectuosité de ces opérations.

Pour les matières règlementées, ces opérations doivent être conformes aux prescriptions légales et réglementaires.¹³⁴

Enfin, le chargement, le calage, l'arrimage de la marchandise et le déchargement incombent au donneur d'ordre qui est défini comme la « *partie qui conclut le contrat de transport avec le transporteur* », ce peut être l'expéditeur, le destinataire ou un commissionnaire de transport, et sont réalisées sous sa responsabilité. Il appartient au transporteur de lui fournir toutes indications nécessaires au bon déroulement de ces opérations. Si elles sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau et plus généralement la sécurité, le transporteur peut en demander l'interruption tout comme il peut demander la réfection du chargement. A défaut, il peut refuser la prise en charge en indiquant les motifs de sa décision. Parallèlement, les opérations de déchargement sont réalisées par le destinataire sous la surveillance du transporteur.¹³⁵

Du point de vue de la conservation des marchandises, mais aussi du de la bonne exécution du chargement, du conditionnement, de l'emballage, du marquage et de l'étiquetage, le transporteur se livre avant le départ à une vérification extérieure du chargement et porte, en cas de vice apparent, des réserves utiles qui lui permettront, si elles ont été visées par le donneur d'ordre, de s'exonérer en cas de dommages. L'absence de réserves n'entraîne toutefois pas renonciation à se prévaloir de la défectuosité non apparente alléguée.

Le transporteur demeure responsable des opérations de chargement, calage ou arrimage qu'il exécute avec les moyens de manutention dont est équipée l'unité fluviale. Toutefois, quand le transporteur participe aux opérations de chargement sur demande du donneur d'ordre, il intervient sous la responsabilité de celui-ci.¹³⁶

En cas de doute du transporteur sur la quantité de marchandises chargée et à défaut de comptage ou de jaugeage contradictoire, il formule des réserves motivées sur le document de transport et en informe simultanément le donneur d'ordre. Faute de réponse écrite, les réserves

¹³⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹³⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹³⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

sont réputées acceptées. En cas de contestation, le donneur d'ordre est tenu de réaliser un jaugeage ou comptage contradictoire dont les frais sont supportés par la partie succombante.

Comme en transport routier, il existe des délais de planche c'est-à-dire des délais de mise à disposition d'un bateau pour son chargement et son déchargement qui sont fixés comme suit : 1 jour et demi ouvrable pour les chargements et déchargements de moins de 500 tonnes et 1 jour et demi ouvrable ajouté d'une demi-journée par tranche de 500 tonnes pour les chargements et déchargements de 500 tonnes et plus.

La mise à disposition tardive de l'unité fluviale par rapport aux dates et plages horaires convenues ou applicables par défaut augmente d'une journée les délais de planche. Ces derniers sont définis par l'article 2.6 du contrat type, c'est « *une période fixée d'un commun accord entre le donneur d'ordre et le transporteur pour la mise à disposition de l'unité fluviale sur les lieux de chargement ou de déchargement* ».

En revanche, la mise à disposition prématurée du bateau est sans effet sur le point de départ des délais de planche. ¹³⁷

En transport fluvial international, on retrouve des éléments similaires. L'expéditeur doit notifier par écrit au transporteur, avant la remise des marchandises, ses caractéristiques, les différentes informations nécessaires telles que le coefficient d'arrimage, les marques d'identification et lui fournir tous les documents d'accompagnement.

Comme dans tous les modes de transport, l'expéditeur est astreint à emballer les marchandises si leur nature l'exige, tant pour leur propre protection que pour celle du bateau ou d'une autre cargaison, et de les marquer conformément à la réglementation ou aux usages. Par ailleurs et sauf stipulations contraires, l'expéditeur charge les marchandises, procède à leur calage et arrimage conformément aux usages de la navigation intérieure. Lorsqu'il s'agit de marchandises dangereuses ou polluantes, des obligations particulières et renforcées sont prévues puisque l'expéditeur « *doit prévenir le transporteur du danger et des risques inhérents aux marchandises ainsi que des précautions à prendre* » ^{138, 139}

¹³⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹³⁸ Article 7 CMNI

¹³⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

A l'inverse, le transporteur doit prendre en charge la marchandise et, en l'absence de stipulation contraire, elle se fait à bord du bateau. Ce dernier doit être dans un état de navigabilité nautique et commerciale. Le transporteur a la liberté de choix de l'unité fluviale. Toutefois, il peut être convenu lors de la conclusion du contrat « d'effectuer le transport avec un bateau ou type de bateau déterminé ». Dans cette situation, tout chargement ou transbordement ultérieur sur une autre unité fluviale nécessite l'accord de l'expéditeur. Il n'en va autrement qu'en présence de circonstances particulières et imprévisibles, énumérées par la Convention exigeant un tel changement ou si cette pratique est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau.

Nous venons de voir au sein de ce titre par le biais de deux chapitres que les opérations de chargement et de déchargement faisaient suite à la conclusion d'un contrat de transport, semblent être exécutées et répondre à un déroulement similaire, qui semble-t-il appellerait à un régime commun. En effet, que le transport soit effectué sous couvert des contrats types ou d'autres contrats le permettant, cela semble n'avoir aucun impact sur l'existence ou non d'un régime commun pour ces opérations.

Le chargement et le déchargement sont certes des étapes clefs mais ces opérations ne sont rien sans les étapes en amont et en aval, qui permettent à ces opérations de s'effectuer au mieux.

Titre II : Les obligations des parties lors des prestations permettant d'assurer le chargement et le déchargement

Pour assurer le chargement et le déchargement au mieux, il faut comprendre les prestations qui se situent en amont et en aval par la définition de celles-ci (Chapitre I) et par les formalités encadrant la prise en charge et la livraison (Chapitre II).

Chapitre I : Définition et compréhension de ces prestations

Pour savoir quel type d'actes peuvent être insérés au sein des prestations annexes, il convient de les définir (Section I) avant de s'intéresser aux documents de transport laissant apparaître une zone grise de ces prestations (Section II).

Section I : Définition de ces prestations

Ces prestations sont définies par le Code des transports et peuvent aussi bien toucher à la marchandise (Paragraphe I) qu'à la préparation de celle-ci (Paragraphe II).

Paragraphe I : Opérations touchant à la marchandise

Par cette préparation, le véhicule sera alors apte à accueillir la marchandise et à effectuer le transport. Ce qui, au regard du droit des transports, est en corrélation avec l'objet même du transport à savoir le déplacement de la marchandise. Cette préparation passe par une étape d'emballage et de conditionnement (I), l'étiquetage (II) et enfin le sanglage (III).

I. Emballage et conditionnement

L'emballage a évidemment pour fonction première de protéger la marchandise mais il joue également un rôle commercial et esthétique car c'est de son aspect que dépend la première appréciation du destinataire sur la qualité de l'envoi, ainsi un emballage dans un très mauvais état peut entraîner un refus de la marchandise. Le transporteur doit donc être condamné à supporter les frais de reconditionnement de l'envoi avant sa présentation au destinataire, et cela même si la marchandise n'a pas elle-même subi d'avaries.¹⁴⁰

De jurisprudence constante, et quel que soit le mode de transport, l'emballage et le conditionnement de la marchandise incombent toujours à l'expéditeur (sauf cas particulier tel que le déménagement). On peut citer cette affirmation en exemple avec l'arrêt de la chambre commerciale du 8 octobre 2003¹⁴¹ et l'arrêt de la cour d'appel de Versailles, le 25 septembre 2008¹⁴².

Tenu de la réalisation de l'emballage et du conditionnement, l'expéditeur en assume logiquement la responsabilité et l'insuffisance ou l'inadéquation de l'emballage va libérer le transporteur lorsqu'il est établi que le dommage en provient.

Puisque toute défectuosité ou insuffisance en la matière libère, en principe, le transporteur, c'est à lui d'apporter la preuve positive et formelle de la déficience ou de l'inadéquation de l'emballage, ainsi que du lien de causalité entre cette déficience et le dommage. Autrement dit,

¹⁴⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁴¹ Cass. com., 8 oct. 2003, no 02-10.165, BTL 2003, p. 691

¹⁴² CA Versailles, 25 sept. 2008, no 07/02521, Sacomat c/ Me Mauras ès qual. et a., BTL 2008, p. 765

tenu de la réalisation de l’emballage et du conditionnement, l’expéditeur ou le professionnel de l’emballage intervenu à la demande de celui-ci en assume la responsabilité. C’est ce que nous indique l’article 6 du contrat type général et l’article D3222-1 du Code des transports. En cas d’intervention d’un professionnel, l’expéditeur dispose évidemment d’un recours contre le prestataire de services auquel il a fait appel. Un exemple de cette situation est l’arrêt de la cour d’appel de Paris le 6 avril 2011 ¹⁴³. ¹⁴⁴

On peut même affirmer qu’il s’agit là d’une obligation qui se situe tout autant sur le plan du contrat de vente que sur celui du contrat de transport. Le fait que les risques du transport soient à la charge de son client « *ne dégage pas le vendeur de son obligation de recourir aux mesures nécessaires à l’arrivée à destination de la marchandise en bon état, notamment par un emballage approprié* » indiqué dans l’arrêt de la chambre commerciale le 11 mai 1981 ¹⁴⁵.

¹⁴⁶

Faute de textes réglementaires édictant des prescriptions techniques impératives en ce qui concerne l’emballage et le conditionnement des marchandises, exception faite pour les matières dangereuses et certaines denrées destinées à la consommation humaine, on renvoie depuis toujours l’expéditeur à se conformer aux usages du commerce, eux-mêmes souvent assez mal définis, sans doute parce qu’il n’existe pas de « vérité unique » en matière d’emballage. ¹⁴⁷

L’article 6 paragraphe 1 du contrat type « général » repris par presque tous les contrats types « spécifiques » résume, sur le plan juridique, cette notion d’usages du commerce en deux grandes règles générales.

D’abord, toutes les marchandises n’exigeant pas de protection, l’absence d’emballage ne constitue donc pas toujours une faute de la part de l’expéditeur. De ce fait, l’expéditeur n’a pas à emballer les marchandises qu’il est dans leur nature de faire voyager à nu et l’absence d’emballage ne constituera pas systématiquement, par elle-même, une faute de l’expéditeur.

Ensuite, pour les marchandises qui nécessitent une protection, les obligations de l’expéditeur consistent à réaliser un emballage suffisant pour supporter un transport exécuté dans des

¹⁴³ CA Paris, 6 avr. 2011, no 08/10754, Rabuel c/ Agility et a

¹⁴⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁴⁵ Cass. com., 11 mai 1981, no 79-15.724, BT 1981, p. 356 ; CA Aix-en-Provence, 18 déc. 1984, no 82/11892, La Littorale c/ Éts Vernetic

¹⁴⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁴⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

conditions normales compte tenu des circonstances de fait. Par exemple, si le transport est réalisé en hiver et que les marchandises sont sujettes au gel, il faudra une protection adaptée et renforcée en hiver. Cela veut dire que, comme en matière de chargement, les obligations de l'expéditeur se bornent à un « emballage suffisant » permettant d'affronter un transport normalement exécuté, compte tenu des aléas ordinaires de la circulation. Ce critère de l'aptitude à supporter un transport exécuté dans des conditions « normales » est consacré par l'article mentionné supra, en ajoutant que la marchandise doit être conditionnée et emballée de façon « à ne pas constituer une cause de danger pour le personnel de conduite ou de manutention, les autres marchandises transportées, le véhicule ou les tiers ». ¹⁴⁸

On parle d'un « conditionnement courant » c'est-à-dire conforme à ce qui se pratique généralement dans la profession. Expression retrouvée en jurisprudence, par exemple, dans l'arrêt de la cour d'appel de Paris du 7 juillet 1982 ¹⁴⁹.

Toutefois, la formule va plus loin qu'il n'y paraît. Très souvent, en effet, au lieu d'apprécier la qualité intrinsèque de l'emballage, les experts, intervenant après sinistre, recherchent ce qui aurait dû être pour résister à l'incident de transport à l'origine des dommages. Un tel raisonnement nous semble incorrect en ce qu'il fait entrer en ligne de compte un incident c'est-à-dire une anomalie. Il convient donc, en pareil cas, de faire abstraction de l'incident intervenu, et de se reporter au départ afin de déterminer si l'emballage, tel qu'il se présentait au moment de la prise en charge, était effectivement apte à supporter un transport normalement exécuté. Si la réponse est affirmative, l'emballage doit être tenu pour suffisant et l'expéditeur mis hors de cause. ¹⁵⁰

Toutefois, il faut faire attention, au fait que le conditionnement et le chargement ne sont pas totalement assimilables. Il est d'ailleurs important de faire la distinction entre ce qui touche au conditionnement et de ce qui relève du chargement. En effet, si la responsabilité du conditionnement et de l'emballage incombe toujours à l'expéditeur, celle du chargement peut, en matière routière, partiellement incomber au transporteur.

Vient, après cette obligation d'emballage, l'obligation concernant l'étiquetage des marchandises.

¹⁴⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁴⁹ CA Paris, 7 juill. 1982, BT 1982, p. 430

¹⁵⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

II. Étiquetage

Le contrat type général et avec lui la plupart des contrats types spécifiques, impose que chaque colis (et autre objet et support de charge) soit clairement et précisément étiqueté afin de « *permettre une identification immédiate et sans équivoque de l'expéditeur, du destinataire, du lieu de livraison, ainsi que, le cas échéant, de la nature de la marchandise* ».

Le contrat type véhicules roulants ¹⁵¹ ne fait plus état de l'étiquetage. C'est désormais le numéro de châssis ou d'immatriculation qui servira à l'identification des véhicules transportés.

Cet étiquetage s'impose dans le cas de lots complets faisant l'objet d'un transport direct comme dans celui d'envois de détail appelés à subir des transbordements et passages à quai ¹⁵².

Les étiquettes complémentaires portant des mentions telles que « Fragile », « Haut », « Bas », ne sont pas obligatoires mais elles constituent néanmoins une bonne précaution, surtout lorsqu'elles sont imagées et comportent des symboles facilement compréhensibles par tous. En cas d'accident, un expert sera toujours sensible au fait que l'expéditeur a pris la peine de les apposer sur ses colis et, ne pas en avoir tenu compte, a pu être jugé constitutif d'une faute lourde de la part du transporteur ¹⁵³.

Toutefois, le marquage « Fragile » ne saurait compenser l'insuffisance d'emballage ¹⁵⁴. ¹⁵⁵

Comme en matière routière, en droit ferroviaire, l'étiquetage des colis composant un envoi par wagon n'est pas obligatoire. Si, dans la pratique, certains expéditeurs apposent sur leurs colis des étiquettes complémentaires, par exemple avec la mention « Fragile », destinées à attirer l'attention des préposés du transporteur ferroviaire sur le nécessité de manipuler ces envois avec précaution, ils n'y sont nullement tenus dès lors que la nature de la marchandise déclarée renseigne suffisamment le transporteur sur les précautions à prendre. Toutefois, les wagons renfermant des matières dangereuses doivent porter des étiquettes d'un modèle spécial, dont l'apposition incombe à l'expéditeur.

De plus, les obligations des expéditeurs en matière de plombage des wagons sont régies par les tarifs ou les « Directives de chargement ». Ainsi le plombage est obligatoire pour les wagons

¹⁵¹ Issu du décret n°2020-845 du 3 juillet 2020

¹⁵² CA Rennes, 25 sept. 1991, no 00645/90, Le Berre c/ Sernam, BTL 1992, p. 310

¹⁵³ CA Paris, 30 sept. 1981, BT 1981, p. 514, et CA Aix-en-Provence, 13 déc. 1984, no 82/11895, Sonitram c/ Phytoderma & Laboratoires et a., BT 1985, p. 411

¹⁵⁴ T. com. Bayonne, 14 mai 1993, BTL 1993, p. 438

¹⁵⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

chargés de type « fermé » ou « bâché » et pour les unités de transport intermodal de type fermé circulant chargées.¹⁵⁶

Après l’emballage, le conditionnement et l’étiquetage touchant à la marchandise qui permettent son chargement, on retrouve le sangalge.

III. Sanglage

En principe, c’est à la partie contractuellement tenue de l’exécution matérielle du chargement, donc à l’expéditeur pour les envois de plus de trois tonnes, de se procurer, à ses frais, tous les accessoires (cales, cordes) nécessaires à la bonne réalisation de l’opération. Cependant, l’arrimage des charges palettisées s’effectue couramment au moyen de sangles fournies par le transporteur. Le contrat type général énonce que ce dernier « *fournit des sangles en nombre suffisant, en bon état, conformes aux normes requises et adaptées à la nature et au conditionnement de la marchandise tels qu’ils lui ont été décrits* ».

La situation semblait évidente s’agissant des conséquences dommageables d’un mauvais placement des sangles puisque la responsabilité doit incomber à l’expéditeur. Mais l’hypothèse, fréquente en pratique, où ces diverses opérations liées à l’arrimage, bien qu’incombant à l’expéditeur, sont finalement réalisées par le conducteur, il n’est alors plus besoin de se référer à des possibles prestations annexes. En effet, en application de l’article 7.2.3 du nouveau contrat type général, le conducteur est ici réputé agir pour le compte de l’expéditeur et donc sous sa responsabilité.¹⁵⁷

Il appartient au transporteur de mettre en œuvre les moyens de transfert de la marchandise intégrée au véhicule (hayons élévateurs, bras de manutention). Cette règle édictée par le contrat type se trouve confirmée par l’article L3222-4 du Code des transports lequel inclut « *la mise en œuvre des matériels spécialisés attachés au véhicule* » dans la prestation de base de l’entreprise de transport.

La mise en place du matériel spécialisé attaché au véhicule tel que les barrières, rampes est à la charge du transporteur. Le bâchage et le débâchage du véhicule lui revenant également, étant entendu que l’expéditeur doit lui fournir l’aide nécessaire tant en personnel qu’en matériel

¹⁵⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁵⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

(article 8 du contrat type animaux vivants). Toutes ces dispositions sont applicables à l'identique à la livraison.¹⁵⁸

On a pu distinguer ces opérations qui se situent en amont du chargement, avec d'un côté les opérations touchant à la marchandise que l'on vient d'étudier et de l'autre, les opérations touchant au véhicule.

Paragraphe II : Opérations touchant au véhicule

On peut penser que ces opérations incombent seulement au transporteur car seul lui-même connaît son véhicule. Toutefois en réalité, les situations peuvent différer. Ces opérations commencent par la mise à disposition d'un véhicule conforme (I), ensuite par le bâchage et débâchage (II) et enfin au nettoyage du véhicule (III).

I. Mise à disposition d'un véhicule conforme

Le point de départ de toute expédition est la conformité du véhicule et, son adéquation à la marchandise transportée. Entendu au sens large, conditionner la marchandise c'est aussi la faire voyager dans un véhicule approprié et en bon état. Or, les litiges résultant de l'emploi d'un véhicule inadapté avec, par exemple, les dimensions insuffisantes, un véhicule bâché au lieu de fourgon tôlé, un véhicule ordinaire au lieu d'isotherme ou en mauvais état apparent sont toujours délicats à traiter.

D'un côté, en effet, on peut considérer qu'il appartient au transporteur, maître de l'opération de déplacement et garant de la marchandise, de fournir un véhicule approprié à la nature et aux caractéristiques de cette dernière.

De l'autre, l'expéditeur est souvent le mieux placé pour apprécier dans quelles conditions sa marchandise doit voyager et il commet à coup sûr une faute en acceptant de la charger dans un véhicule ne présentant pas toutes les garanties nécessaires.¹⁵⁹

La jurisprudence oscille, d'ailleurs, entre ces deux intervenants. C'est ainsi qu'il a été jugé que le transporteur qui ne possède pas le matériel voulu doit refuser l'opération¹⁶⁰ car le

¹⁵⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁵⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁶⁰ CA Paris, 17 févr. 1988, no 86/3640, Air France c/ Nieuw Rotterdam)

matériel n'est pas adapté à la marchandise transportée. *A contrario*, l'expéditeur ne peut que s'en remettre qu'à lui-même pour ce qui est du choix du véhicule ¹⁶¹.

Mais dans tous les cas le transporteur commet, de toute façon, une faute en utilisant un camion simplement bâché, qui est aisément accessible de l'extérieur, pour transporter des marchandises de grande valeur réparties en colis de faible poids, de ce fait facile à soustraire ¹⁶². ¹⁶³

L'expéditeur donneur d'ordre qui constate l'inadaptation, le mauvais état ou encore, la non-conformité du véhicule mis à sa disposition doit le refuser et non pas l'utiliser en exprimant, simplement, des réserves. En effet, en cas d'avaries, une part du dommage pourrait alors être laissée à sa charge pour avoir sciemment placé sa marchandise dans un véhicule lui faisant courir un risque. Il est donc important de matérialiser le refus par écrit, avec, d'ores et déjà, allusion aux conséquences financières. ¹⁶⁴

Dans le cas où le transporteur est choisi par l'acheteur qui se présente avec un véhicule inadapté, c'est sur le vendeur que pèse la responsabilité. Bien que ce dernier n'est pas choisi le transporteur, il est risqué pour lui de ne pas se soucier des mauvaises conditions de transport et de laisser procéder au chargement. En effet, il encourra alors le reproche de ne pas avoir agi en personne raisonnable vis-à-vis de son client. L'attitude correcte consiste donc, pour ledit vendeur départ, à aviser l'acheteur de la situation, en lui décrivant l'état du véhicule, et à lui demander s'il convient d'y charger quand même la marchandise. Muni de l'accord écrit de son client pour utiliser le véhicule litigieux, le vendeur départ est alors inattaquable.

Cette conformité du véhicule est primordiale pour assurer la bonne exécution des opérations de chargement et de déchargement et le transport en lui-même. ¹⁶⁵

Il est maintenant temps de s'intéresser au bâchage et débâchage.

II. Bâchage et débâchage

Les opérations de bâchage ou débâchage du véhicule et/ou de la marchandise chargée ainsi que le montage et démontage des ridelles et ranchers sont à la charge du transporteur, et

¹⁶¹ TGI Mulhouse, 6 févr. 1984, SACM c/ Tournier et a.

¹⁶² CA Reims, 28 juin 1977, BT 1977, p. 419, pourvoi rejeté par Cass. com., 7 mai 1980, n° 77-14.009, BT 1980, p. 344

¹⁶³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁶⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁶⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

ce, quel que soit le poids de l'envoi ¹⁶⁶. Rien de plus cohérent puisqu'il s'agit de manipuler des éléments du véhicule. Ces opérations étant à la charge du transporteur, elles s'effectuent, en conséquence sous sa responsabilité. Cependant, expéditeur et destinataire ont l'obligation de lui fournir les moyens nécessaires en personnel et en matériel pour l'aider à exécuter ces opérations.

Aux termes de l'article 3222-4 du Code des transports, le débâchage entre dans la prestation de base du transporteur au titre de la « préparation du véhicule au chargement et au déchargement » tandis que le bâchage constitue une prestation annexe sauf à l'intégrer dans la « *mise en œuvre des matériels spécialisés attachés au véhicule* ». ¹⁶⁷

Pour le transport de produits en vrac ou en colis, le donneur d'ordre peut exiger une protection particulière contre les intempéries. Les moyens de protection sont alors fournis par le transporteur à titre de prestation supplémentaire. C'est ce qui est visible en transport fluvial.

En transport ferroviaire, le transporteur doit apporter à la conservation des marchandises qui lui sont confiées « tous les soins raisonnables » ¹⁶⁸, c'est-à-dire « *les mêmes soins qu'il apporte dans la garde des choses qui lui appartiennent* » selon l'article 1927 du Code civil. Dès lors, le transporteur ferroviaire est tenu de rectifier, dans l'intérêt de la conservation de la marchandise, toute défectuosité du chargement ou du bâchage, visible de l'extérieur, qui se produirait pendant le trajet. ¹⁶⁹

Enfin l'étape permettant de faire un lien entre le déchargement et le futur chargement est le nettoyage des véhicules.

III. Nettoyage des véhicules

Aucun des contrats types ne traite spécialement du nettoyage du véhicule. Mais l'article 18 « rémunération du transporteur » du contrat type général, des contrats spécifiques transport de marchandises périssable sous température dirigée et transports exceptionnels citent parmi les prestations supplémentaires et accessoires devant être rémunérées « *le nettoyage, le lavage ou la désinfection du véhicule en cas d'envois salissants remis en vrac ou en emballages non*

¹⁶⁶ Article 8 du contrat type général

¹⁶⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁶⁸ C. civ., art. 1197

¹⁶⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

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. Ce dont le transporteur aurait pu, de toute façon, obtenir indemnisation sur la base de l'article 6.4 du contrat type général et 6.3 des autres contrats types.

170

Signalons que le conducteur d'un camion-citerne doit être réputé compétent pour apprécier la qualité du nettoyage opéré par une station de lavage ¹⁷¹.
Quoi qu'il en soit, le défaut de propreté d'une citerne constitue une faute indissociable de l'exécution du contrat de transport, d'où l'application de la prescription annale à l'action tendant à en réparer les conséquences ¹⁷².

Lorsqu'un véhicule est malpropre, la conséquence est la pollution de la marchandise. Lorsqu'il s'agit de malpropreté du véhicule entraînant la pollution du produit transporté, la responsabilité incombe au premier chef au transporteur. Puisque selon l'arrêt de la chambre commerciale du 5 juillet 1988¹⁷³ « *un transporteur a l'obligation d'utiliser un matériel convenablement nettoyé pour le transport de matériaux dont il connaît la nature* ». La responsabilité de l'expéditeur ne peut en principe être retenue, le plus souvent pour partie, que dans la mesure où la malpropreté du véhicule était apparente ou aisément décelable pour une personne normalement diligente.

La règle et son tempérament trouvent leur traduction dans le contrat type citernes, qui fait obligation au transporteur d'utiliser un véhicule propre, nettoyé à la suite d'un transport et d'un déchargement des marchandises et à l'expéditeur de constater, avant chargement, l'état apparent de propreté de la citerne.

Dans la plupart des affaires, notamment celle mentionnée supra et celle de la cour d'appel de Nancy, du 2 octobre 1997 ¹⁷⁴, les juges ont bien pris soin de relever qu'aucune faute ne pouvait être reprochée à l'expéditeur sauf si ce dernier a été négligent en ne vérifiant pas la propreté apparente de la citerne. En cas d'action d'une entreprise tierce pour le nettoyage de la citerne,

¹⁷⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁷¹ Cass. com., 23 mai 1989, no 87-20.164, BT 1989, p. 514

¹⁷² CA Nancy, 8 oct. 1996, no 2075/96, Cilomate location c/ Sablemat et a.

¹⁷³ Cass. com., 5 juill. 1988, no 87-12.024

¹⁷⁴ CA Nancy, 2 oct. 1997, no 94000175, Transpelor c/ Bihr Environnement, BTL 1998, p. 337

le transporteur est bien entendu en droit de recourir contre elle si la pollution est due à un nettoyage défectueux ¹⁷⁵. ¹⁷⁶

La propreté du véhicule découle de l'obligation de la mise à disposition d'un véhicule conforme. 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 chargement qui lui incombent ¹⁷⁷.

Ces éléments tenant au choix et à la préparation du véhicule permettent d'explicitier ces opérations qui ont lieu avant le chargement et de permettre de le réaliser de la meilleure façon qu'il soit.

De plus, la défektivité de ces étapes peut entraîner un dommage au chargement, en cours de transport ou au déchargement. Donc ce sont des étapes qui permettent de délimiter le sujet mais également de montrer leur importance au regard de leurs conséquences sur le reste des opérations. Certaines opérations sont plus spécifiques au chargement et d'autres au déchargement, toutefois par leur diversité certains ne se retrouvent pas au début et à la fin du transport, de ce fait pour toutes ces opérations, elles permettent de délimiter le sujet sans étayer la problématique. En revanche, certaines qui sont visibles au chargement et au déchargement semblent incomber aux mêmes personnes et engager les mêmes responsabilités. ¹⁷⁸

Pour connaître au mieux ces opérations, il est nécessaire de s'intéresser au document de transport et aux mentions qui y sont inscrites.

Section II : Documents de transport laissant apparaître une zone grise pour ces prestations

Il est important de se demander si les prestations que nous venons de voir sont inscrites dans les documents de transport ou pas car de cette inscription découle la question de savoir si elles ont été prévues ou non au contrat de transport. Le premier document auquel on fait référence est la lettre de voiture (Paragraphe I) et sera suivi par l'analyse des autres documents (Paragraphe II).

¹⁷⁵ CA Montpellier, 24 sept. 2013, no 12/02430, Q.R.O. c/ Allianz Versicherung

¹⁷⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁷⁷ Article 8-A-2 du contrat type citernes

¹⁷⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Paragraphe I : La lettre de voiture

Dans une certaine logique, il convient de définir la lettre de voiture (I) avant d'en donner son objet (II).

I. Définition de la lettre de voiture

Aux termes de l'arrêté ministériel du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises, tout contrat de transport routier de marchandises intérieur ou international, exécuté par une entreprise de transport public résidant ou non en France, fait l'objet d'une lettre de voiture « *dont au moins un exemplaire doit se trouver à bord du véhicule* »¹⁷⁹.

Elle vient matérialiser le contrat de transport entre l'expéditeur, le voiturier, le destinataire et éventuellement le commissionnaire. Elle vient désigner le contrat de transport de marchandises. Toutefois, elle n'est pas requise pour sa validité, elle a une fonction administrative et accompagne tout véhicule effectuant un transport routier de marchandises. Sur la base de ces indications, on peut comprendre l'objet de la lettre de la voiture.¹⁸⁰

II. Objet de la lettre de voiture

Un contrat de transport se conclut dès lors que le donneur d'ordre et le transporteur trouvent un consensus sur le déplacement de la marchandise. La lettre de voiture peut être rédigée soit par le transporteur, soit par le donneur d'ordre sur la base d'indication données par celui-ci ou celui-là. En d'autres termes, une lettre de voiture n'est pas exigée pour former le contrat, contrairement à ce qui est manifestement écrit dans l'article L132-8 du Code de commerce. Toutefois, elle est nécessaire au transporteur pour démontrer d'une part, l'existence dudit contrat et, d'autre part, qu'il respecte la réglementation des transports. A ces fins, si elle n'est soumise à aucune exigence de forme, elle doit contenir certaines mentions. A la lecture de l'article L132-9 du Code de commerce, on comprend que les mentions ne sont pas toutes obligatoires. Ainsi la date, la nature et le poids ou la contenance des objets à transporter ou encore le délai du transport doivent figurer obligatoirement dans la lettre de voiture. Certaines mentions ne sont pas obligatoires telles que les marques et numéros des objets à déplacer. En

¹⁷⁹ Arr. min. 9 nov. 1999, NOR : EQU9901586A, JO 25 nov., mod

¹⁸⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

revanche, en droit international, la CMR exige onze mentions obligatoires au sein de l'article 6 paragraphe 1. En effet, le transporteur doit contrôler l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis et aussi à leurs marques et numéros. Doivent être portés la nature et le poids ou la contenance des objets à transporter. Mais aussi le nombre de colis pour calculer le montant éventuel de la réparation due en cas de dommage.¹⁸¹

Le transporteur routier est automatiquement garant du poids déclaré par l'expéditeur lors du chargement et mentionné sur le document de transport, que ce poids ait ou non été vérifié. Le transporteur routier répond également du nombre de colis mentionné sur le document de transport. De cette façon, en cas de manquant, le destinataire peut formuler ses réserves aussi bien par rapport au poids que par rapport au nombre de colis.

La lettre de voiture établie par l'expéditeur ou signée par lui fait foi, jusqu'à preuve du contrat, des conditions du contrat et de la réception des marchandises par le transporteur, selon l'article 9 paragraphe 1 de la CMR.

Toutefois, pour les prestations et opérations spécifiques au chargement et déchargement, il convient de s'intéresser aux documents qui sont mentionnés ci-dessous.

Paragraphe II : Autres documents de transport

Depuis la loi du 1^{er} février 1995, afin de déterminer clairement les droits et obligations des parties et spécialement la rémunération du transporteur, deux documents doivent être élaborés.

Ce sont les articles L3222-4 et L3222-5 du Code des transports qui requièrent le document prévisionnel dit « de cadrage » (I) émis par le cocontractant du transporteur, ainsi que le document dit « de suivi » (II) qui est rempli au fur et à mesure de l'opération de transport par le transporteur. Ces dispositions sont d'ordre public, selon l'article L3222-9 dudit code. Le prix final à payer naît du rapprochement des deux documents et de la comparaison entre les prestations attendues et celles effectivement réalisées.

I. Document de cadrage

Le document de cadrage doit être transmis au transporteur avant la présentation du véhicule au chargement « *par écrit ou par tout autre procédé permettant la mémorisation* ». Il

¹⁸¹ Bulletin des transports et de la logistique, n°3751, 16 septembre 2019

comporte « *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* » notamment, quant au chargement ou au déchargement.

A défaut de mention dans le document de cadrage, le sanglage effectué par le chauffeur constituait une prestation annexe non convenue qui, en cas de dommage, entraînait la responsabilité de son bénéficiaire.

En effet, sur cette notion de « prestations annexes » le flou demeure. Partant du principe que tout ce qui se commande s'écrit et se paie, la loi du 1^{er} février 1995 a posé plusieurs règles, en instituant le système d'ordre public des prestations annexes.

Avant la présentation du véhicule au chargement, le donneur d'ordre transmet au transporteur, par écrit ou équivalent, les données nécessaires à l'exécution du contrat, la liste des prestations annexes convenues, l'acceptation des durées prévues pour sa réalisation et l'accord sur les conditions de rémunération des différentes opérations (déplacement et prestations annexes).

L'article L3222-4 alinéa 2 du Code des transports procède par élimination plutôt que par énumération, la loi définit ces prestations *a contrario*, tout ce qui ne touche pas à la conduite du véhicule, la mise en œuvre des matériels spécialisés qui lui sont attachés et sa préparation au chargement.¹⁸²

Il est important de mentionner quelques éléments qui permettent d'alimenter le débat sur ces prestations annexes. Pour les envois de trois tonnes et plus l'expéditeur peut décider de confier la réalisation de l'opération à son transporteur via une « *Convention imputant l'entière responsabilité du chargement au transporteur* ». Il s'agira alors d'une prestation annexe qui doit être prévue, ainsi que sa rémunération dans le « document de cadrage » exigé par l'article L3222-4 du Code des transports. Dans cette hypothèse, le transporteur assume l'entière responsabilité du chargement et ce, à tous points de vue. Néanmoins, si la prestation confiée concerne uniquement des opérations de manutention, calage et arrimage, cela demeure de la responsabilité du chargeur, la cour d'appel de Paris nous en informe dans un arrêt rendu le 21 mars 2013¹⁸³.

A contrario, en l'absence de document de cadrage ou de mention du chargement sur ce document, le transporteur ou son préposé participant aux opérations de chargement, de calage, d'arrimage ou de

¹⁸² Marie Tilche bulletin des transports et de la logistique, n°3598, 23 mai 2016

¹⁸³ CA Paris, 21 mars 2013, no 10/20669, Ace European Group et a. c/ Gérard Manutention et a., BTL 2013, p. 318

déchargement est réputé agir pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire et sous sa responsabilité, c'est ce qu'indique l'article 7.2.3 du contrat type général, sauf défaillance technique des moyens mis à disposition.¹⁸⁴ S'ajoute au document de cadrage, le document de suivi.

II. Document de suivi

Le document de suivi est destiné à mentionner l'exécution des prestations prévues au contrat. Repris parmi les documents conservés à bord du véhicule, y compris lors d'un transport international, en vertu de l'article 11 de l'arrêté du 9 novembre 1999, il complète la lettre de voiture. Signé au départ par le remettant et à l'arrivée par le destinataire (ou son représentant), son contenu mentionne les dates et heures d'arrivée et de départ du véhicule et des prestations annexes, prévues ou accomplies. Le dépassement des durées de chargement et déchargement et la divergence entre les prestations convenues et celles réalisées ouvrent au transporteur le droit à un complément de rémunération. La loi attribue foi au contenu du document de suivi dûment signé en amont par le « remettant » et en aval par le destinataire jusqu'à preuve contraire. Il est précisé que les prestations annexes non convenues donnent lieu à rémunération selon l'article L3222-5 du Code des transports.

L'immobilisation immédiate du véhicule sanctionne son absence à bord, et peut être jointe à l'accomplissement de certaines infractions relatives au dépassement de la vitesse autorisée et à la méconnaissance de la réglementation sociale. En outre, l'entreprise bénéficiaire de ladite prestation est responsable du dommage survenu lors de l'exécution d'une prestation annexe non prévue au contrat de transport.¹⁸⁵

Le document de cadrage parle de cocontractant qui peut être l'expéditeur ou un commissionnaire. En revanche, le document de suivi parle de « remettant », il n'a pas d'existence juridique, c'est celui qui remet la marchandise. Il peut donc s'agir d'une plateforme, de l'expéditeur, d'un mandataire, alors que le destinataire est expressément visé quand il s'agit de déchargement (qui ne se confond pas avec la livraison). Les conséquences peuvent être sévères quant à la responsabilité et au paiement de ces prestations.¹⁸⁶

¹⁸⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁸⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁸⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

L'absence de document n'est pas sanctionnée pénalement. Du reste, il est rarement établi en tant que tel, pas plus que le document de suivi.¹⁸⁷

L'inscription ou non sur ces deux documents relève l'existence prévue ou non dès le départ des prestations annexes.

III. Les prestations annexes

Les prestations annexes doivent se cantonner à l'exécution du contrat de transport comme il est dit à l'article L3222-4 du Code des transports. D'ordre public, le texte doit s'interpréter strictement. Ces prestations étant envisagées par élimination, le texte s'est voulu exhaustif en laissant des interrogations.

Par exemple, quand est-il des sangles et des cales ? Ces éléments ne sont pas évoqués par le contrat type et ne sont pas considérés comme du matériel spécial lié au camion.¹⁸⁸

Ces prestations connaissent une délicate conjugaison avec les contrats-types. Ces dernières sont nées en 1986, les contrats types avaient déjà prévu la rémunération séparée des prestations annexes et supplémentaires. Révisés en 1999, les contrats types ont gardé une liste non exhaustive des prestations annexes.

De ces prestations de nombreux questionnements surviennent sur les mentions inclues dans les documents de transport, et sur l'utilisation d'équipements qui permettent d'être intégrés dans la notion de prestation annexe.

Le contrat type général dispose que le chargement/calage/arrimage des envois de 3 tonnes et plus reviennent au donneur d'ordre. Mais une mention contraire de la lettre voiture, par exemple « chargement réalisé par vos soins » vaut-elle convention dérogatoire et prestation annexe convenue ? Si la mention est dûment écrite, connue et acceptée du transporteur, on peut considérer qu'il y a, d'une part, convention dérogatoire et, d'autre part, prestation annexe. Il convient d'attacher la plus grande importance à la rédaction c'est-à-dire être clair en délimitant la notion de prestation annexe.¹⁸⁹

En revanche, le sanglage n'est pas inscrit dans la liste des prestations annexes puisque le contrat type mentionne seulement les opérations de chargement et de déchargement, mais ne

¹⁸⁷ Marie Tilche bulletin des transports et de la logistique, n°3598, 23 mai 2016

¹⁸⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁸⁹ Marie Tilche bulletin des transports et de la logistique, n°3598, 23 mai 2016

dit mot sur le sanglage. Alors en cas de défectuosité, pourra-t-on considérer qu'il relève d'une prestation non convenue ? En prenant le texte au pied de la lettre, oui. Toutefois, se rapportant étroitement au chargement et à l'arrimage, le sanglage y est inclus car il permet la préparation du véhicule.¹⁹⁰

Si le transporteur y procède, on pourra y voir une prestation annexe non prévue avec les conséquences qui s'ensuivent au plan responsabilité et rémunération. Ici, on retombe sur la problématique de la participation du transporteur ou de son préposé aux opérations de chargement ou de déchargement qui ne lui incombait pas au départ.

Si le chauffeur intervient dans l'arrimage, la responsabilité de celui qui en bénéficie demeure engagée théoriquement au regard du contrat type et on pourrait voir une prestation non prévue « *au plus tard lors de la présentation à l'enlèvement* », ce qui serait abusif.

De plus, si le chauffeur s'est emparé de l'opération au lieu et place des préposés du donneur d'ordre, ce dernier n'a pas consenti mais ne l'a pas non plus empêché de procéder. Avant qu'il ne s'en mêle, il est prudent d'adresser un écrit au donneur d'ordre en précisant que cette intervention n'est susceptible de constituer une prestation annexe. Mais le mieux pour se prémunir reste encore la stipulation d'une clause selon laquelle on autorise ou pas le chauffeur à intervenir.¹⁹¹

De même, il ne faut pas confondre préparation du véhicule au chargement et exécution de ce dernier car les étapes liées à la préparation du chargement sont des prestations annexes. Il revient seulement au transporteur de préparer le véhicule pour le chargement, et au donneur d'ordre de le réaliser pour les envois de trois tonnes et plus. Un autre débat découle de ces prestations, celui de connaître les conséquences de ces prestations relative à la responsabilité. Cette interrogation est développée au sein de la partie II, c'est pour cela, que préalablement, il est nécessaire de les délimiter.

Chapitre II : Formalités encadrant la prise en charge et la livraison

Les formalités permettant d'encadrer ces étapes sont ce qu'on appelle les réserves. Il convient de s'intéresser à leur formulation (Section I) pour comprendre leur conséquence (Section II).

¹⁹⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁹¹ Marie Tilche bulletin des transports et de la logistique, n°3598, 23 mai 2016

Section I : Formulation de réserves

La formulation des réserves passe d'abord par des conditions de formes (Paragraphe I) strictes qui vont ensuite permettre leur acceptation ou leur rejet par les cocontractants (Paragraphe II). C'est par cette formulation de réserves que le déroulement des étapes de chargement et de déchargement peut être connu et que l'on peut en faciliter la preuve.

Paragraphe I : Conditions de forme entourant la formulation de réserve

Cette formulation de réserves entourée de conditions est visible aussi bien en droit interne (I) qu'en droit international (II).

I. Formulation de réserve en droit interne

En droit interne, comme en droit international, le transporteur qui estime raisonnablement impossible de vérifier le nombre, les marques et les numéros des colis, ou qui constate extérieurement la défectuosité de la marchandise ou de son emballage, peut inscrire sur la lettre de voiture des réserves. Possibilité acquise à l'article 8 paragraphe 2 de la CMR appelant certaines conditions.¹⁹²

Ces dernières doivent être significatives et complètes « *elles doivent faire apparaître avec netteté l'entendue et l'importance du dommage et donc être précises quant à la nature de l'avarie et quant à la quantité de matériels concernés* »¹⁹³.

Les réserves doivent tout d'abord être écrites. Toutefois, là n'est pas la vérité unique puisque des réserves purement verbales seraient parfaitement opérantes, comme l'arrêt rendu par la cour d'appel de Metz, le 27 septembre 2012 qui évoque cette possibilité¹⁹⁴ mais à condition d'établir par la suite la réalité et la consistance de ces dernières. C'est pourquoi, il est recommandé de consigner les réserves par écrit sur le document de transport lui-même.

Elles doivent être également datées au départ comme à l'arrivée, pour qu'il n'y ait aucune contestation possible sur le jour de la prise en charge et de la livraison, et par voie de conséquence, sur le point de départ du délai de l'article L133-3 du Code de commerce et de la prescription annale.

¹⁹² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁹³ CA Lyon, 3 juill. 2014, n° 13/04229, Albingia c/ Lyon Transports et a., BTL 2014, p. 461

¹⁹⁴ CA Metz, 27 sept. 2012, n°10/01429, Sté Somodia c/ FM Logistic France

Ensuite, les réserves doivent être significatives. Ce terme recouvre différents aspects, notamment elles doivent être nettes et précises.

Pour remplir leur rôle probatoire, les réserves doivent constituer l'équivalent d'une photographie de la marchandise c'est-à-dire que plus elles feront apparaître avec netteté la nature et l'importance du dommage, plus elles décourageront la contestation et faciliteront une indemnisation amiable et rapide du préjudice. *A contrario*, plus elles seront vagues, plus elles donneront la contestation facile et rendront aléatoire l'issue du litige.

Il y a une jurisprudence abondante sur les réserves et leur forme. Notamment, sont insuffisantes par elles-mêmes à prouver l'existence d'un dommage à la livraison les réserves « *prises de façon générale, sans indiquer la nature des avaries et leur importance* ». Cela a été le cas dans l'arrêt de la chambre commerciale du 10 décembre 1962¹⁹⁵ et l'arrêt de la cour d'appel de Paris le 12 octobre 2005¹⁹⁶, où les réserves mentionnent « emballage abîmé » et « manquants ». Cette généralité ne permet pas la mise en œuvre de la présomption de responsabilité.

Enfin, il faut que les réserves soient complètes. Seuls les dommages mentionnés dans les réserves seront retenus comme existants au moment de la livraison. Ainsi, lorsque des réserves ne visent que des traces de chocs sur des caisses, le destinataire ne saurait faire ultérieurement état d'avaries de mouille, sauf à établir que ces avaries existaient au moment de la livraison. De même, la présomption de responsabilité ne peut couvrir des avaries affectant d'autres éléments d'un matériel ou d'un mobilier que ceux signalés comme avariés dans les réserves^{197, 198}.

En formulant des réserves valables à l'arrivée, le destinataire établit suffisamment la réalité des avaries ou des manquants et on ne saurait le contraindre à en apporter une justification supplémentaire par une expertise ou un constat amiable¹⁹⁹.

À la suite de la description de leur régime en droit interne, il convient maintenant de faire une incartade en droit international.

II. Formulation de réserves en droit international

En droit international, les choses s'analysent différemment. La CMR mentionne que les réserves doivent être motivées, et réellement justifier le dommage. Par la suite, ces réserves

¹⁹⁵ Cass. com., 10 déc. 1962, n° 59-13.032, BT 1963, p. 125

¹⁹⁶ CA Paris, 12 oct. 2005, n° 03/06563, Helvetia c/ XP France, BTL 2005, p. 735

¹⁹⁷ CA Paris, 30 mai 1991, n° 88/10940, Iberia et a. c/ Décision international

¹⁹⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

¹⁹⁹ Cass. com., 15 juill. 1986, n° 85-13.409, BT 1986, p. 542, en international

doivent faire état de l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Ce qui laisse supposer que la CMR est moins stricte dans la façon de formuler des réserves puisque la mention d'un simple état général de la marchandise inscrit sur les réserves est suffisante pour qu'elles soient valables.²⁰⁰

S'agissant de la constatation des pertes partielles et des avaries, l'article 30 de la CMR opère une distinction entre dommages apparents et dommages non apparents. Autrement dit, les formalités prescrites par l'article L133-3 du Code de commerce (protestation par lettre recommandée au plus tard dans les trois jours suivants la livraison) qui s'applique en droit interne, sont quant à elles inapplicables en trafic international.

La CMR opère une distinction entre dommages apparents et dommages non apparents. Selon une jurisprudence bien établie un « *dommage est apparent lorsqu'au moment de la délivrance, le réceptionnaire peut s'en rendre compte par un examen rapide, à l'aide des sens dont chacun dispose, éventuellement complété par des moyens normaux* ». En pratique, devraient ainsi être considérées comme apparents les dommages immédiatement décelables à l'ouverture de l'emballage. A contrario, aucune formalité n'est à remplir par le destinataire dans le cas de perte totale, puisqu'il n'y a pas eu livraison.²⁰¹

Après avoir clarifié les conditions de forme que devait revêtir la formulation de réserves, il est nécessaire de développer les modalités d'acceptation et de rejet des réserves.

Paragraphe II : Modalité d'acceptation et de rejet des réserves

Dans toute une série d'arrêts, la Cour de cassation a posé en principe que « *la formalité de l'article L133-3 du Code de commerce cesse de recevoir application lorsque ces réserves ont été formulées par le destinataire au moment de la livraison et que ces réserves ont été acceptées expressément ou tacitement par le transporteur* »²⁰².

Les juges ont donc choisi d'assouplir la rigueur de l'article L133-3 du Code de commerce et ce, en « forçant » la lettre même du texte, estimant que des réserves significatives,

²⁰⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁰¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁰² Cass. com., 4 oct. 1971, n° 70-11.545, BT 1972, p. 125

précises et détaillées, portées sur le document de transport palliaient l'absence de protection quand elles n'avaient pas été contredites par le voiturier.

De plus, il y a d'innombrables exemples jurisprudentiels d'acceptation des réserves du destinataire en dehors de la simple acceptation de rédaction du transporteur, par exemple par la simple mention du dommage par le transporteur lui-même sur le document pour une avarie²⁰³, ou un manquant en nombre de colis²⁰⁴.

En revanche, on a des exemples jurisprudentiels de circonstances ne constituant pas acceptation des réserves du destinataire, comme la simple présence du transporteur à une expertise amiable²⁰⁵.²⁰⁶

En droit international, selon la lettre de l'article 8 paragraphe 2 de la CMR, pour que ces réserves produisent plein effet, il faudrait que le transporteur les fasse expressément accepter par l'expéditeur, ce qui apparaît parfaitement utopique. Pour venir sur l'exemple de l'emballage et des réserves lors du chargement, il importe, en tout état de cause, de garder à l'esprit que le transporteur n'est pas un technicien de l'emballage et que c'est uniquement l'état apparent de celui-ci, et non sa validité foncière, qu'on lui demande de vérifier.

Enfin, il va de soi que le transporteur conserve le droit de se prévaloir des déficiences non apparentes de l'emballage²⁰⁷.²⁰⁸

Il s'avère qu'en l'absence de réserves motivées et acceptées par l'expéditeur « à même » la lettre de voiture, la marchandise et son emballage sont présumés en bon état apparent au moment de la prise en charge, l'article 9 paragraphe 2 de la CMR.

En ce qui concerne les marchandises emballées, la présomption ne se limite d'ailleurs pas au bon état extérieur de l'envoi. En effet, la jurisprudence française pose en postulat que le transporteur a toujours le droit de vérifier le contenu des colis et qu'il convient donc, en l'absence de réserves, de considérer qu'il a pris en charge une marchandise intacte, même s'il est établi qu'il n'y a pas eu de reconnaissance effective du contenu en raison des difficultés pratiques présentées par une telle opération²⁰⁹.²¹⁰

²⁰³ Cass. com., 6 févr. 1968, n° 65-12.575, BT 1968, p. 109

²⁰⁴ CA Lyon, 21 nov. 1984, n° 4079, Transports Rapides Joyau c/ Chanut expansion

²⁰⁵ CA Paris, 16 janv. 1979, BT 1979, p. 208 ; CA Paris, 5 déc. 1980, BT 1981, p. 118

²⁰⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁰⁷ CA Paris, 20 déc. 1989, n° 87/12485, Groupe Drouot c/ Scac Dieppe transport

²⁰⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁰⁹ CA Paris, 17 mars 1977, BT 1977, p. 196 ; CA Reims, 3 mars 1980, BT 1980, p. 237

²¹⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

La suite logique des conditions de formalité et l'analyse des conséquences de ces réserves.

Section II : Conséquence des réserves

On va s'attarder sur le résultat que produit les réserves, et notamment la preuve de l'existence du dommage (Paragraphe I). *A contrario*, l'absence de réserve (Paragraphe II) peut emporter de nombreuses conséquences.

Paragraphe I : Preuve de l'existence du dommage

C'est lors d'une perte partielle ou d'une avarie constatée à la livraison, mais également en présence de dommages ou malfaçons constatés au départ, que le transporteur ou ses cocontractants peuvent établir des réserves.

Les réserves répondent uniquement à un but de preuve, qu'elles n'atteindront que si elles satisfont aux critères mentionnés ci-dessus. La preuve de l'existence et de l'importance du dommage au moment de la livraison peut être administrée par tous les moyens en matière commerciale. Elle peut résulter, par exemple, d'une reconnaissance écrite portée par le transporteur sur le document de transport remis au destinataire, d'un bulletin de pesage, d'une expertise amiable ou judiciaire contradictoire. Mais, dans la pratique, la preuve de l'existence des dommages au moment de la livraison découle ordinairement des réserves dont le destinataire fait précéder la décharge qu'il donne au transporteur, pourvu que ces réserves soient formulées de façon satisfaisante. Par exemple, comme pour l'arrêt de la cour d'appel de Montpellier le 27 novembre 2012 ²¹¹ le destinataire ne saurait se prévaloir de l'absence d'établissement d'une lettre de voiture par le transporteur pour justifier le défaut d'émission de réserves à la livraison. ²¹²

Même si elles ne répondent qu'au but de preuve du dommage, les réserves que peut formuler le transporteur, même acceptées par l'expéditeur, n'ont nullement pour effet de l'exonérer par avance de toute responsabilité ou de réserver le fardeau de la preuve, ce qu'interdit formellement l'article 41 de la CMR. Elles établissent simplement que certaines déficiences existaient antérieurement à la prise en charge et ne pourront, par la suite, être imputées au transporteur. Mais il appartient toujours à celui-ci, pour se libérer, de prouver que

²¹¹ CA Montpellier, 27 nov. 2012, n° 11/05724, TAB c/ Generali, BTL 2013, p. 18

²¹² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

le dommage constaté à la livraison provient ou peut provenir de ces défauts. En effet, des réserves visant la faiblesse des emballages ne sauraient expliquer la disparition d'un certain nombre de colis ²¹³.

Il est toujours loisible au transporteur de refuser tout ou partie de la marchandise s'il estime qu'elle ne pourra pas supporter le voyage ²¹⁴.

Enfin, lorsque rien ne démontre l'existence d'un dommage apparent lors de la prise en charge, le transporteur n'a pas l'obligation de prendre des réserves ²¹⁵. ²¹⁶

On peut émettre ce qu'on appelle des « réserves de défiance » c'est-à-dire lorsque le transporteur est dans l'impossibilité de procéder aux vérifications lui incombant.

S'inspirant en cela de l'article 8 de la CMR, le contrat type « général » instaure en son article 6.3, le régime des « réserves de défiance ». Ainsi, lorsqu'au moment de la prise en charge, le transporteur n'a pas les moyens raisonnables de vérifier l'état apparent de la marchandise et son emballage, ainsi que l'existence effective de l'étiquetage, des marques et numéros apposés sur les colis, il formule, sur le document de transport, des réserves précises et motivées. Ces réserves n'engagent le donneur d'ordre que pour autant qu'il les accepte expressément sur le document de transport. A défaut, le transporteur peut refuser la prise en charge de la marchandise. ²¹⁷

La distinction qu'opère le droit international mentionnée plus haut, permet, en cas de dommages apparents, au destinataire, de disposer d'une option donnée par l'article 30 de la CMR entre l'expression de réserves et une description du dommage dans un constat dressé contradictoirement avec le transporteur. En revanche, en cas de perte totale, les dispositions de l'article ci-dessus n'ont pas vocation à s'appliquer.

Il faut faire attention, puisque les formalités prescrites en cas de perte partielle ou avarie par l'article L133-3 du Code de commerce sont inapplicables en trafic international ²¹⁸. Les seules dispositions dont il y a lieu de tenir compte sont donc celles de l'article 30 de la CMR. ²¹⁹

²¹³ CA Aix-en-Provence, 4 déc. 1956, BT 1957, p. 143

²¹⁴ Cass. com., 15 févr. 1982, n° 79-16.347, BT 1982, p. 182

²¹⁵ T. com. Pontoise, 27 mai 1999, n°97F00151, Sté Guillaume Saalburg c/ Sté Burgener, BTL 1999, p. 518

²¹⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²¹⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²¹⁸ Cass. com., 22 juill. 1986, n° 84-11.792, BT 1986, p. 516

²¹⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Toujours en droit international, découle de l'article 30 paragraphe 1, que si le destinataire opte pour le procédé des réserves, il doit « adresser au transporteur, au plus tard au moment de la livraison, des réserves indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie ». Cela amène à trois remarques. Il n'est pas exigé que les réserves soient prises par écrit, mais en effet ce mode est préférable à l'énonciation verbale. Pour être adressée au transporteur « au plus tard au moment de la livraison », les réserves doivent être formulées séance tenante et doivent ainsi être considérées comme ayant été adressées au transporteur. Bien que le texte international exige seulement des réserves indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il semble prudent, eu égard aux tendances actuelles de la jurisprudence, de fournir quand même des précisions suffisantes sur la nature et l'étendue du dommage.²²⁰

En revanche, en cas de dommages non apparents le destinataire doit adresser des réserves au transporteur dans un délai de sept jours partant du lendemain de la livraison. Alors que la forme des réserves pour dommages apparents n'est pas règlementée, le texte exige ici des réserves formulées par écrit. Toutefois, aucun type d'écrit n'est imposé.

Dès que le destinataire a adressé au transporteur, dans les sept jours suivant la livraison, des réserves écrites pour des dommages non apparents, ces dommages sont automatiquement réputés survenus pendant le transport, ce qui aboutit à perpétuer la présomption de responsabilité du transporteur alors que les marchandises ne se trouvent plus entre ses mains.

221

Le but des réserves est un but purement probatoire mais il existe des conséquences en cas d'absence de réserve.

Paragraphe II : L'absence de réserve

Les conséquences de la livraison sans réserve ou avec des réserves sans signification, entraîne une présomption de réception conforme à l'égard du destinataire.

Les réserves à la livraison n'intéressent pas la recevabilité de la formalité de l'article L133-3 du Code de commerce mais uniquement son bien-fondé, autrement dit ses chances de réussite. De même que le transporteur qui n'a formulé aucune observation lors de l'enlèvement est réputé avoir pris en charge une marchandise en bon état et en tous points conforme aux déclarations de l'expéditeur, de même le destinataire qui prend livraison sans réserve est censé avoir reçu

²²⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²²¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

une marchandise intacte, complète et correspondant aux énonciations du document de transport. Il en résulte que ces dommages ne seront pas couverts par la présomption de responsabilité de l'article L133-1 du Code de commerce, ils ne seront pas automatiquement attribués au transporteur. Dans ce cas, si la livraison ne remonte pas à plus de 3 jours, le destinataire pourra encore se réserver le principe de son recours en agissant selon ledit article. Toutefois, on en reviendra aux règles normales de la preuve pour connaître le moment de la survenance des dommages, et ce sera donc au destinataire, le réclamant, d'établir que ces dommages tardivement signalés sont imputables au transport, ce qui reviendra pour lui à démontrer qu'ils existaient déjà au moment de la livraison²²². Cette démonstration faisant revivre la présomption de responsabilité. Or, rapporter pareille preuve constitue une tâche extrêmement ardue²²³.

Certes, de temps à autre, une décision vient en aide au réclamant en faisant implicitement application de la distinction entre dommages apparents et dommages non apparents, à moins que ce ne soit de la force majeure. Cela a été le cas dans l'arrêt rendu par la cour d'appel de Paris, le 23 mai 1985²²⁴ car il « *était matériellement impossible* » à un destinataire d'émettre, au moment même de la livraison, des réserves pour un manquant de 48 cartons sur les 1200 composant le chargement d'un conteneur.²²⁵

En droit international, la situation est sensiblement différente puisque le transporteur qui, lors de sa vérification, constate une insuffisance d'emballage, a la faculté de formuler des réserves motivées sur la lettre de voiture. Toutefois, la jurisprudence française convertit cette faculté en obligation, puisqu'elle retire au transporteur le droit d'invoquer, pour sa libéralisation, le défaut d'emballage apparent qu'il n'a pas relevé au moment de la prise en charge²²⁶.

Cette solution paraît discutable. En effet, la seule sanction que la CMR attache à l'absence de réserves consiste en une présomption de bon état de l'emballage lors de la prise en charge (article 9 paragraphe 2), d'où découle celle que les détériorations apparentes constatées à destination sont survenues pendant le transport. Nulle part la Convention ne dit, ni ne sous-entend que, faute de réserves sur la lettre de voiture, le transporteur doit endosser la responsabilité des dommages dus à l'absence, à l'insuffisance ou à la défectuosité de l'emballage, dont, au contraire, elle l'exonère expressément en son article 17. En effet, à défaut de réserves ou de constatation contradictoire au moment même de la livraison, s'agissant de

²²² Cass. com., 8 févr. 1982, n° 78-14.412, BT 1982, p. 195

²²³ CA Aix-en-Provence, 23 mai 1991, n°89/10448, X c/ Roque international

²²⁴ CA Paris, 23 mai 1985, n° 09467, Calberson international c/ Axe

²²⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²²⁶ Cass. com., 12 oct. 1981, n° 79-16.599, BT 1981, p. 576 ; CA Paris, 2 déc. 1981, BT 1982, p. 7

dommage apparents et non apparents, le destinataire est réputé avoir reçu la marchandise « dans l'état décrit par la lettre de voiture ». Cependant, il n'est pas forclos pour autant car s'il peut fournir la preuve que le dommage existait au moment de la livraison, son action ultérieure sera parfaitement recevable, à condition d'être intentée dans le délai de la prescription.²²⁷

Toutefois, cette absence de réserve peut être rattrapée puisque, la matière étant commerciale, cette preuve peut être fournie par l'un quelconque des moyens admis par l'article L110-3 du Code de commerce, et même par présomptions. Mais c'est évidemment le recours à l'expertise judiciaire de l'article L133-4 du Code de commerce qui offre les meilleures chances de réussite. Si, par exemple, des marchandises ont été avariées par un produit chimique. En effet, ce qu'il ressort de cette étude est que l'élaboration des réserves est liée directement à ces étapes clefs du transport que sont le chargement et le déchargement. Au départ, ce sera au transporteur de constater des dommages ou non à la marchandise pendant et après le chargement, la constatation se fait par l'élaboration des réserves.²²⁸

Par la suite, c'est lors de la livraison par le fait d'un premier coup d'œil ou après le déchargement que le transporteur ou le destinataire peuvent émettre des réserves. Les réserves permettent de faire état, de faire preuve entre ce qui a été fait et les conséquences de ces actions. C'est un véritable moyen de preuve et un outil performant, efficace pour l'enjeu et la mise en œuvre de la responsabilité.²²⁹

Tous ces éléments mentionnés sur le régime juridique à savoir les obligations des parties qui découlent d'une part des opérations de chargement et de déchargement pures et d'autre part, des prestations en amont et en aval permettant la réalisation du chargement et du déchargement nous offre le panorama suivant.

Les obligations de chargement incombent soit au transporteur soit à l'expéditeur ou le destinataire, dans le cas de n'importe quelle marchandise transportée. Le seul élément qui opère cette répartition est le poids de l'envoi. Dès que ce dernier est déterminé, à priori toujours des obligations similaires entre le chargement et le déchargement, sauf convention contraire des parties. Ces propos permettent de souligner la problématique du point de vue des obligations des parties, le déchargement semble être un simple chargement inversé, tout le moins en ce qui

²²⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²²⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²²⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

concerne les obligations puisque ce qui prévaut pour le chargement prévaut également pour le déchargement, dans son entièreté.

Il est maintenant temps de s'attarder dans une seconde partie à la responsabilité et à l'indemnisation du préjudice au travers d'éléments généraux et spéciaux liés au chargement et déchargement.

Partie II : La responsabilité des parties lors des phases de chargement et de déchargement

Fait suite aux droits et obligations imposées aux parties lors des opérations de chargement de déchargement au travers des différents aménagements contractuels qui existent et des différents modes de transport.

Il est nécessaire de préciser la situation dans laquelle les parties par leurs faits auraient causées un dommage ou non lors de ces opérations verraient leur responsabilité engagée (Titre I). Découle de la mise en œuvre de la responsabilité, les questions du préjudice indemnisable et du volet assurantiel (Titre II).

Titre I : Le principe de la responsabilité

Le principe de responsabilité s'analyse par la mise en œuvre de celle-ci (Chapitre I) contrecarré par les causes d'exonérations de responsabilité (Chapitre II) qui peuvent profiter aux intervenants.

Chapitre I : La mise en œuvre de la responsabilité

Il est nécessaire pour comprendre la mise en œuvre de la responsabilité de s'intéresser d'une manière générale aux conditions de mise en œuvre de celle-ci (Section I) pour comprendre la responsabilité pouvant résulter des opérations de chargement et de déchargement (Section II).

Section I : Les conditions de mise en œuvre de la responsabilité

Les conditions de mise en œuvre de la responsabilité sont entourées de règle de base (Paragraphe I). Qui part la suite vont permettre de s'attarder sur la responsabilité selon les différents modes d'acheminement (Paragraphe II).

Paragraphe I : Règle de base de la responsabilité

Les règles de base de la responsabilité se dédouble avec en premier temps la responsabilité contractuelle (I) et en second temps la responsabilité extracontractuelle (II).

I. Responsabilité contractuelle

Tout le mécanisme de la responsabilité contractuelle du transporteur à raison des pertes ou des avaries subies par la marchandise transportée tient dans les trois règles suivantes : l'usager n'a pas à prouver la faute du transporteur, pour se libérer le transporteur doit expliquer le dommage et démontrer qu'il provient d'une des trois causes d'exonérations que le droit français lui reconnaît et que le doute joue contre le transporteur.²³⁰

Le principe de la responsabilité du transporteur au titre de la perte ou de l'avarie des marchandises qui lui sont confiées, déjà exprimé par l'article 1784 du Code civil, est posé en ces termes par l'article L133-1 du Code de commerce « *Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure.*

Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. Toute clause contraire, insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle ».

Entendons bien que les dispositions de l'article L133-1 visent la responsabilité du voiturier à l'égard des objets à transporter et non à l'égard de la semi-remorque louée ou empruntée.²³¹

La simple lecture de ce texte montre que la situation réservée au transporteur est particulièrement sévère puisque l'emploi du terme « garant » révèle, en effet, qu'il est tenu d'une obligation de résultat. La jurisprudence sur cet aspect-là est abondante, on peut citer un exemple donné par l'arrêt de la chambre commerciale du 13 avril 1976²³².

Le mécanisme de la responsabilité et de l'obligation de résultat fait que le transporteur se « condamne » en quelque sorte à réussir cette obligation, en garantissant sa bonne fin. C'est le cas, du transporteur, qui s'engage fermement sur un résultat bien précis. Par exemple, charger et décharger les marchandises en y apportant tous les soins nécessaires afin que la marchandise puisse être amenée au lieu de destination dans l'état dans lequel elle a été prise en charge.²³³

²³⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²³¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²³² Cass. com., 13 avr. 1976, no 74-12.802, BT 1976, p. 257

²³³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

La distinction entre obligation de moyen et obligation de résultat est fondamentale pour ce qui concerne l'attribution de la charge de la preuve, l'obligation de résultat ayant pour corolaire la présomption de responsabilité. En effet, pour engager la responsabilité du transporteur, il suffit de constater que l'objectif garanti n'a pas été atteint pour que la défaillance du cocontractant soit *ipso facto* établie ²³⁴.

S'appliquant au transporteur, cela signifie qu'on va lui imputer automatiquement la responsabilité de tous les dommages constatés à l'arrivée et non signalés au départ, ces dommages constituant autant de manquements au résultat promis. En d'autres termes, la responsabilité du transporteur se trouve engagée du seul fait de l'existence de pertes ou avaries à la livraison sans qu'il y ait à démontrer que ces dommages proviennent de telle ou telle faute de sa part. C'est pourquoi, l'on parle de présomption de responsabilité. Un rappel de principe a été fait par la chambre commerciale le 20 février 2001 ²³⁵.

Soulignons, cependant, que le jeu de cette présomption n'est rendu possible que par le postulat selon lequel le transporteur qui n'a pas formulé de réserves au départ est censé avoir pris en charge une marchandise intacte et conforme aux déclarations de l'expéditeur. ²³⁶

Toutefois, la présomption de responsabilité découlant de l'article L133-1 du Code de commerce n'est que relative, ce qui signifie que le transporteur conserve la possibilité de la détruire. Mais, là encore, on se montre très exigeant avec lui. En effet, pour faire tomber la présomption de responsabilité, le transporteur doit administrer une double preuve.

D'une part, il doit établir l'existence d'une des trois causes d'exonération que lui reconnaît le droit français et, d'autre part, il doit démontrer la relation de cause à effet entre cette cause exonératoire et le dommage.

La jurisprudence a ajouté ²³⁷ que le transporteur se doit d'être exempt de tout comportement en lien causal direct avec le dommage.

De ce fait, comme tout débiteur d'une obligation de résultat, le transporteur ne parviendra à renverser la présomption de responsabilité qui pèse sur lui qu'en apportant la preuve d'une cause étrangère qui ne lui est pas imputable. ²³⁸

Enfin l'article L133-1 du Code de commerce ajouté par la loi du 17 mars 1905 dite « *loi Rabier* », indique un autre principe qui chapeaute la responsabilité du transporteur pour perte

²³⁴ CA Colmar, 28 nov. 1979, BT 1980, p. 77

²³⁵ Cass. com., 20 févr. 2001, no 98-21.950

²³⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²³⁷ Cass. com., 21 oct. 2020, no 19-16.206

²³⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

et avarie en droit interne. En effet, toute clause insérée dans tout document ou contrat et 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 droit. Le caractère d'ordre public de la responsabilité du voiturier pour perte ou avarie est ainsi clairement posé.²³⁹

Néanmoins, cette présomption ne démarre pas de la conclusion du contrat mais au moment où le transporteur prend en charge la marchandise. Toutefois, la prise en charge peut intervenir avant le chargement ou après le chargement. Ces deux moments étant distinct en théorie, cependant la réalité est tout autre.

Avant ce moment et sauf convention contraire, le voiturier ne peut être comptable des dommages ou manquants.²⁴⁰

Il est important de rajouter que l'article 23 du contrat type général s'est inspiré de l'arrêt de la chambre commerciale du 19 mars 1985²⁴¹ pour établir que la responsabilité du transporteur pour les pertes et dommages matériels directement occasionnés aux biens de l'expéditeur ou du destinataire dans le cadre de l'exécution du contrat de transport est une responsabilité pour faute prouvée.²⁴²

En droit international, le principe est posé par l'article 3 de la CMR qui dispose que le « *transporteur répond des actes ou omissions commis, dans l'exercice de leurs fonctions, par ses préposés ou toute autre personne dont il utilise les services* ». ²⁴³

Cela montre quelques originalités avec le droit interne, car le droit international est calqué sur le régime du commissionnaire de transport en droit interne avec l'existence d'une double responsabilité. Ces derniers éléments seront mentionnés par la suite.

²³⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁴⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁴¹ Cass. com.; 19 mars 1985, n°83-12.928

²⁴² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁴³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

II. Responsabilité extracontractuelle

Pour échapper aux règles spécifiques du droit des transports, notamment celle de la prescription annale, les demandeurs entendent parfois fonder leur action non sur le contrat de transport, mais sur la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle découlant du Code civil et surtout de l'article 1240.

Or, la jurisprudence est bien fixée, en ce sens que la responsabilité contractuelle refoule la responsabilité délictuelle. Cela signifie qu'entre parties à un même contrat de transport et s'agissant d'une demande fondée sur l'exécution de ce contrat, seules peuvent trouver application les règles de la responsabilité contractuelle, propos affirmés par l'arrêt de la chambre commerciale du 14 avril 1964²⁴⁴. Ainsi pour une faute commise par le transporteur dans l'exécution du contrat de transport, il n'est pas possible d'invoquer pour cette dernière l'article 1240 du Code civil.²⁴⁵

Il y a une possible application des règles de responsabilité délictuelle que le demandeur soit une partie ou non au contrat en cause.

Il y a application en cas d'action entre parties au contrat fondée sur une cause extracontractuelle, lors de dommages corporels causés lors du chargement ou du déchargement²⁴⁶.

L'application de ces règles passent, essentiellement, par l'implication d'un tiers. Cette application possède plusieurs issues.

Notons, en outre, cette décision de l'assemblée plénière de la Cour de cassation du 6 octobre 2006²⁴⁷ aux termes de laquelle « *le tiers peut invoquer, sur le fondement de la responsabilité délictuelle, un manquement contractuel dès lors que ce manquement lui a causé dommage* ».

L'article 1200 alinéa 2 du Code civil tel qu'établi par l'ordonnance du 10 février 2016²⁴⁸ consacre cette jurisprudence.

Cette responsabilité ne peut être que délictuelle, fondée sur la garde de l'engin qui a provoqué le dommage, avec une prescription de dix ans.²⁴⁹

²⁴⁴ Cass. com., 14 avr. 1964, no 59-11.438, BT 1964, p. 195

²⁴⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁴⁶ Cass. com., 8 févr. 1994, no 91-16.494, Bull. civ. IV, no 59, BTL 1994, p. 233

²⁴⁷ Cass. ass. plén., 6 oct. 2006, no 05-13.255, Bull. civ. ass. plén., no 9

²⁴⁸ L'ordonnance no 2016-131 du 10 février 2016

²⁴⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Les opérations précédents ou suivants le transport ne se passent pas toujours au mieux. Au meilleur des cas la marchandise va chuter, le véhicule ou les biens du client s'en trouvent abîmés. Au pire des cas, un dommage corporel sera subi par un tiers au contrat.

Les règles de la responsabilité délictuelle trouvent à s'appliquer dans la situation dans laquelle un gérant du magasin, blessé au déchargement n'étant pas partie au contrat de transport, qui a été conclu entre la personne morale propriétaire et exploitante du magasin et le transporteur. Ce sont des faits qui ont été illustrés par l'arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence, le 21 avril 2016²⁵⁰. L'application est requise lorsqu'un tiers subit un dommage.

Ainsi en va-t-il, également, pour l'action du transporteur contre l'entreprise de manutention à laquelle l'expéditeur a fait appel pour le chargement du véhicule, comme dans l'affaire du 10 juin 1969 rendue par la chambre commerciale²⁵¹.²⁵²

Outre les conséquences pénales qui peuvent également découler des dommages corporels, la responsabilité de la contravention de « défaut de précaution concernant le chargement » incombe au conducteur issu directement du devoir de conseil du transporteur²⁵³.
254

Hors contrat, les dommages corporels naviguent entre la responsabilité classique du gardien et la loi Badinter si un engin de manutention a été utilisé.

En effet, à chaque accident de ce type, le juge est amené à « lobotomiser » l'engin pour savoir si le mouvement ou son usage en a été à l'origine. L'article 1 de la loi Badinter du 5 juillet 1985²⁵⁵ s'applique « *aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semis* ». Il n'est nul besoin d'être devin pour voir que sont visées les victimes d'accidents de la route.

Partant de là, et même si un charriot élévateur est considéré comme un véhicule terrestre à moteur, le dommage lié au déchargement devrait échapper à la loi protectrice sans qu'il faille disserter sur la frontière entre les fonctions déplacement et outil. Le projet de réforme de la responsabilité extracontractuelle ne fait rien pour simplifier les choses. En effet, il consacre une

²⁵⁰ CA Aix-en-Provence, 21 avr. 2016, no 15/11496, Perrenot Aix c/ EURL Fanfan et a., BTL 2016, no 3595, p. 268

²⁵¹ CA Aix-en-Provence, 24 mai 1967, BT 1968, p. 70, pourvoi rejeté par Cass. com., 10 juin 1969, no 67-13.838, BT 1969, p. 267

²⁵² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁵³ CA Paris, 26 févr. 1997, no 8957/95, Attim Production c/ SNTP et a

²⁵⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁵⁵ Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation

section « *au fait des véhicules terrestres à moteur* » dans laquelle le conducteur ou le gardien d'un véhicule terrestre à moteur sera responsable du dommage causé par un accident de la circulation dans lequel son véhicule, une remorque ou une semi-remorque sera impliqué. Toutefois, l'implication n'est nullement explicitée.²⁵⁶ Par exemple, un accident causé au chauffeur par le chariot élévateur du destinataire procédant au déchargement pourrait constituer un accident de la circulation au sens de la loi Badinter^{257, 258}.

De plus la frontière entre responsabilité contractuelle et extracontractuelle amène à s'interroger sur les prestations annexes non convenues qui sont sources de débats.

Il incombe au donneur d'ordre, le chargement, calage, arrimage des envois de trois tonnes et plus, et au transporteur les autres envois. Le même principe a prévalu pour le déchargement où le destinataire s'occupait du « lot » et le voiturier du « détail ». Toutefois, même si le transporteur n'était pas l'auteur de la prestation, il lui revenait, au moins le devoir de procéder au double contrôle de l'opération. Les juridictions s'arrêtaient au partage des rôles.

Cependant, l'arrivée de la loi du 1^{er} février 1995, dite sécurité-modernisation ou encore loi Bosson a été vécu comme un tsunami. En effet, le plus délicat porte sur les prestations annexes et la responsabilité en cas de dommage né d'un service non prévu qui retombe sur le bénéficiaire de l'opération. Cela a été posé par l'article L3222-6 du Code des transports « *Toute prestation annexe non prévue par le contrat de transport public routier de marchandises qui cause un dommage engage la responsabilité de l'entreprise bénéficiaire de la prestation* ». Mal rédigé, ce texte de circonstances, d'ordre public mais non pénalisé, n'a pas manqué de jouer les « *trouble-fêtes* » dans les litiges chargement/déchargement où il télescope les contrats types.

Si la responsabilité ne peut être pénale à défaut de texte, est-elle contractuelle ou délictuelle (englobant les dommages aux tiers) ? Selon la jurisprudence, rien n'empêche un tiers de se prévaloir du manquement de l'auteur du dommage à ses obligations contractuelles. Partant de là, le « bénéficiaire » de l'opération serait fautif même si l'opération malheureuse, non prévue avait été effectuée par le transporteur²⁵⁹.

Cependant l'examen de la jurisprudence montre une tendance mixte, notamment via l'exemple de l'arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence, du 30 mars 2017²⁶⁰ où un envoi de

²⁵⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁵⁷ L. n° 85-677, 5 juill. 1985, JO 6 juill. ; Cass. 2^e civ., 28 oct. 1991, n° 89-17.598, Bull. civ. II, n° 288

²⁵⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁵⁹ Bulletin des transports et de la logistique, n°3582, 1^{er} février 2016

²⁶⁰ CA Aix-en-Provence, 30 mars 2017, n°14/08819, BTL n° 3643

plus de trois tonnes ayant chuté sur la route, le juge l'a interprété comme un partage de responsabilité. En effet, s'agissant d'une prestation annexe non convenue, il a fait supporter le dommage à l'expéditeur – bénéficiaire de la prestation et conformément à l'article L3222-4 du Code des transports qui a intégré la loi Bosson – mais seulement pour moitié. Puisque selon l'article 7-2 du contrat type général, il revenait au transporteur de vérifier l'opération de chargement dont la défectuosité était apparente.

Par la suite, les juges l'ont appliqué parallèlement aux contrats types. Comme cela a été le cas dans l'arrêt de la cour d'appel de Pau du 17 mars 2014 ²⁶¹, où une foreuse de 27 tonnes ayant chuté lors de son acheminement entre deux sites, la Cour énoncé que le chargement de l'envoi incombait au donneur d'ordre. Toutefois, le chauffeur ayant exécuté cette opération non convenue, les dommages retombent sur le donneur d'ordre en tant que bénéficiaire de la prestation mais avec la possibilité de fondement sur la responsabilité délictuelle. ²⁶²

De nos jours, les contrats types ont repris leurs droits et désormais, le juge tend à s'appuyer sur eux dans leur intégralité.

La lecture de l'article L3222-6 du Code des transports, lacunaire, peut apporter un mince éclairage pour savoir quelle responsabilité il convient de mettre en œuvre, et il ne vise pas « *tout dommage* » mais « *toute prestation non convenue* ». Replacé dans le contexte, il s'agit de responsabilité contractuelle qui, selon les cas, sera traitée par le Code de commerce et indemnisée par les contrats types. ²⁶³

L'étude des règles de base de la responsabilité est complétée par l'étude de la responsabilité selon les différents modes d'acheminement de la marchandise.

Paragraphe II : Responsabilité selon les différents modes d'acheminement

En vertu des articles L132-6 et L132-8 du Code de commerce, ce sont également et surtout les règles de la responsabilité contractuelle qui s'appliquent dans les rapports entre l'expéditeur, le destinataire, les commissionnaires et transporteurs intermédiaires ²⁶⁴.

²⁶¹ CA Pau, 2^e ch., 17 mars 2014, n° 13/00053 ; BTL n° 3499

²⁶² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁶³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁶⁴ CA Paris, 29 sept. 1993, no 4541/91, UAP c/ Deugro Transports, BTL 1993, p. 791

Ces différents modes d'acheminement peuvent s'entendre par la responsabilité des transporteurs successifs (I) et par celle du commissionnaire de transport (II).

I. Responsabilité des transporteurs successifs

Par transport successif on entend le transport par lequel plusieurs transporteurs routiers se succèdent pour exécuter un unique contrat de transport par route.

Lors de l'exécution du contrat de transport successif, des difficultés d'exécution peuvent survenir et générer un contentieux qui entraîne des recours entre les transporteurs chargés d'exécuter ledit contrat. La condition préalable du recours est le paiement d'une indemnité. C'est un préalable pour disposer du droit de recours contre les autres transporteurs. Ceux qui sont assujettis au paiement de l'indemnité sont soit le transporteur initial, soit le transporteur responsable ou le transporteur final.²⁶⁵

Lorsque plusieurs transporteurs routiers coopèrent à l'exécution d'un même contrat de transport, chacun d'eux assume la responsabilité de la bonne exécution totale de ce contrat²⁶⁶. Principe également indiqué en droit international par le biais de l'article 34 de la CMR et l'arrêt de la chambre commerciale du 16 octobre 2012²⁶⁷.

En conséquence, le transporteur qui a traité avec l'expéditeur pour le transport de bout en bout répond du dommage survenu au cours du trajet effectué par un second transporteur, arrêt de la chambre commerciale du 15 mai 1972²⁶⁸.²⁶⁹

Du fait de cette responsabilité collective, plusieurs de ces transporteurs successifs peuvent indistinctement voir leur responsabilité être actionnée pour perte, avarie ou retard. C'est le droit international qui donne le plus d'indications sur ce régime de responsabilité et ses mécanismes.

L'article 35 de la CMR définit pour la transmission juridique de la marchandise un processus d'un grand formalisme, rarement observé en pratique. En effet, cela change de son mutisme concernant les opérations de chargement et de déchargement. Pour cette dernière, il convient de faire prévaloir l'esprit du texte sur sa lettre et d'appliquer les règles relatives aux

²⁶⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁶⁶ CA Chambéry, 16 nov. 2010, no 09/02220, Logwin Road et a. c/ Allianz Global et a.)

²⁶⁷ CMR, art. 34 ; Cass. com., 16 oct. 2012, no 11-14.435, BTL 2012, p. 632

²⁶⁸ Cass. com., 15 mai 1972, no 71-12.096, BT 1972, p. 438

²⁶⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

transporteurs successifs chaque fois qu'il apparaît que le transporteur relayeur a entendu s'associer au contrat de transport international, même si les formes n'ont pas été respectées. En ce sens l'arrêt de la chambre commerciale du 11 décembre 1990 ²⁷⁰.

Cependant, pour que s'appliquent les dispositions des articles 34 et suivants de la CMR, il est indispensable que l'on soit en présence d'un contrat de transport unique ayant donné lieu à l'émission d'un document couvrant l'opération de bout en bout. Ceci a été illustré dans de nombreux arrêts mais pour n'en citer que deux, il y a l'arrêt de la cour d'appel de Paris du 4 juin 2008 et l'arrêt de la cour d'appel de Pau du 10 septembre 2007 ²⁷¹. ²⁷²

A contrario, la marchandise acheminée jusqu'à un certain point sous couvert d'une lettre de voiture internationale, fait ensuite l'objet d'une réexpédition « intérieure » sous couvert d'un titre de transport national, le transporteur subséquent chargé de cette réexpédition relève normalement des dispositions du droit interne et non de la CMR ²⁷³. La solution n'est toutefois pas certaine dans l'hypothèse où la lettre de transport intérieure apparaît incomplète, notamment avec défaut de mention des lieux de prise en charge et livraison ²⁷⁴. ²⁷⁵

Par ailleurs, les règles relatives aux transporteurs successifs sont inapplicables lorsque la totalité du transport a été matériellement exécutée par un seul transporteur, ses prédécesseurs dans l'opération n'étant intervenus qu'en qualité de commissionnaire ²⁷⁶.

Toutefois, les juges n'hésitent pas à faire jouer ces règles entre un transporteur ayant seul déplacé la marchandise et un commissionnaire intermédiaire qui s'était présenté comme transporteur aux yeux de son donneur d'ordre et devait donc juridiquement continuer d'être traité comme tel. Ceci s'est illustré dans l'arrêt de la cour d'appel de Paris du 17 novembre 1983 ²⁷⁷ par lequel ils attribuent la qualité de transporteur successif au sens de l'article 39-4 de la CMR à un « premier de la chaîne » figurant comme transporteur sur la lettre de voiture ²⁷⁸.

²⁷⁹

²⁷⁰ Cass. com., 11 déc. 1990, no 89-15.392, BTL 1991, p. 83

²⁷¹ CA Paris, 4 juin 2008, no 06/07213, précité ; CA Pau, 10 sept. 2007, no 02/00728, Groupama et a. c/ Helvetia et a., BTL 2008, p. 83

²⁷² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁷³ CA Anvers, 9 juin 1982, Jurispr. Anvers 1981/82, p. 242

²⁷⁴ CA Versailles, 14 sept. 2004, no 02/05340, Transvet c/ Le Continent, BTL 2005, p. 102

²⁷⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁷⁶ CA Agen, 29 juin 1981, BT 1981, p. 433

²⁷⁷ CA Paris, 17 nov. 1983, BT 1984, p. 390 ; voir aussi no 8

²⁷⁸ Cass. com., 3 mars 1998, no 95-20.628, Bull. civ. IV, no 92, BTL 1998, p. 231

²⁷⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Selon l'article 36 de la CMR, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard peut être intentée, au choix du demandeur, soit contre le premier transporteur, soit contre le dernier transporteur, soit contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle le dommage s'est produit. Une action peut également être intentée conjointement contre plusieurs de ces transporteurs, à l'égard desquels peut être demandée une condamnation solidaire ²⁸⁰. Il en résulte que l'expéditeur ou le destinataire ne peut pas actionner un transporteur intermédiaire n'ayant rien à avoir avec le dommage. Cependant si cet intermédiaire a personnellement choisi le transporteur successif responsable, on le rattrape au tournant par le biais de l'article 3 de la CMR en le déclarant garant de cette « *personne aux services de laquelle il a recouru* », jugé par l'arrêt de la chambre commerciale le 9 juillet 1996 ²⁸¹, ²⁸²

Nous venons de voir que la mise en œuvre de la responsabilité des transporteurs successifs est spécifique. Il est temps de voir si celle du commissionnaire de transport en est de même.

II. Responsabilité du commissionnaire de transport

Dans ces différentes figures contractuelles, il y a ce personnage central qui est le commissionnaire de transport. Les principes de responsabilité du commissionnaire « *qui se charge d'un transport* » sont fixés par les articles L132-4 à L132-6 du Code de commerce, vers lesquels l'article 1432-7 du Code des transports opère désormais renvoi.

Ce dernier voit sa responsabilité identique à celle du transporteur, indiqué dans l'article 5.1 du contrat type de commission de transport qui opère le rappel de l'obligation de résultat du commissionnaire envers son client, avec cette illustration récente de la cour d'appel de Caen du 28 janvier 2021 ²⁸³ et la présomption de responsabilité pesant sur ce dernier.

Toutefois, des particularités subsistent. Dans le cadre de cette obligation de résultat, le commissionnaire assume une double responsabilité : celle de son fait personnel et celle du fait de ses substitués ²⁸⁴. Sachant que la recherche de l'une de ces responsabilités n'est pas exclusive

²⁸⁰ CA Paris, 10 oct. 2012, no 11/06530, Merlin Logistics c/ Tai An Insurance

²⁸¹ Cass. com., 9 juill. 1996, no 94-17.527, Bull. civ. IV, no 217

²⁸² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁸³ CA Caen, 28 janv. 2021, n° 19/00086, James Ébénistes c/ Sealogis Freight Forwarding et a.)

²⁸⁴ Cass. com., 22 nov. 2011, n° 10-20.599, BTL 2011, p. 719

de la recherche de l'autre. C'est ce que souligne l'arrêt de la cour d'appel de Versailles du 21 mai 2013 ²⁸⁵.

Il faut rappeler que la responsabilité du fait personnel ne sanctionne que les manquements aux obligations personnellement assumées par le commissionnaire envers son client, au titre de sa mission d'organisation du déplacement de la marchandise. Lorsqu'il est recherché en raison du fait d'un substitué, le commissionnaire ne peut pas être plus responsable vis-à-vis de son client que le substitué fautif ne l'est également envers lui-même. C'est, à la fois, une application naturelle des règles de la garantie et un principe d'équité. Il est garant de ses substitués, le commissionnaire dispose bien entendu d'un recours à leur rencontre. ²⁸⁶

Il est important de mentionner l'arrêt de principe rendue par la chambre commerciale du 18 septembre 2007 ²⁸⁷ qui rappelle le domaine respectif du contrat de commission ou tout du moins des textes le régissant.

Il est acquis que le contrat de commission est régi par le droit national dont il relève, et non par la Convention internationale applicable au mode de transport utilisé ²⁸⁸. Aussi, en cas de contrat de commission conclu en France ou entre parties de nationalité française, ce sont normalement les articles L132-4 et suivants du Code de commerce qui vont s'appliquer entre le client et le premier commissionnaire, ainsi que, le cas échéant, entre le client et les commissionnaires intermédiaires et dans les rapports des commissionnaires successifs entre eux.

En revanche, les rapports du commissionnaire avec ses substitués (transporteurs, dépositaires, acconiers) seront gouvernés par la législation spéciale applicable au transport ou à la prestation considérée notamment la CMR.

On aboutit ainsi à une juxtaposition de contrats et à une dualité de régimes juridiques. Cette dualité se trouve tempérée par le principe selon lequel le commissionnaire ne peut pas être plus responsable que ne l'est légalement son substitué. Par le jeu de ce principe, le commissionnaire bénéficie en effet indirectement des exonérations et limitations de responsabilité que le transporteur puise dans la convention internationale ou le texte national applicable, sa responsabilité se calque ainsi finalement sur celle de son substitué. ²⁸⁹

²⁸⁵ CA Versailles, 21 mai 2013, n° 11/08224, Sanofi Winthrop Industrie c/ SDV Logistique Internationale, BTL 2013, p. 366

²⁸⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁸⁷ Cass. com., 18 sept. 2007, n° 06-13.097, BTL 2007, p. 579 et 587

²⁸⁸ CA Versailles, 4 juill. 2013, no 12/03057, DHL c/ Helvetia et a

²⁸⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Après cette étude générale de la responsabilité des acteurs principaux, il est nécessaire de se recentrer sur le cœur du sujet à savoir la responsabilité qui découle des dommages issus des opérations de chargement et de déchargement.

Section II : Responsabilité des intervenants découlant directement des opérations de chargement et de déchargement

Souvent sources d'avaries, ces opérations donnent lieu à un contentieux parfaitement mitigé. Le régime de la responsabilité du chargement s'articule autour de deux idées directrices : la distinction, d'une part, entre la sécurité de la circulation et, d'autre part, la conservation de la marchandise.

Il peut survenir plusieurs dommages qui mettent en œuvre la responsabilité, c'est le cas lorsqu'on est confronté à des dommages à la marchandise (Paragraphe I) ainsi que des dommages au véhicule (Paragraphe II) faisant suite aux opérations de chargement et de déchargement.

Paragraphe I : Responsabilité à la suite des dommages à la marchandise découlant d'un défaut de chargement ou de déchargement

Le régime et les responsabilités peuvent différer lors de dommages occasionnés par un défaut de chargement et déchargement car ce régime de responsabilité suit les principes de base du chargement et du déchargement. Il en ressort alors des responsabilités exclusives de l'expéditeur et du destinataire (I) ou de celle du transporteur ou un partage de responsabilité (II).

I. Responsabilité exclusive de l'expéditeur et du destinataire

Il faut rappeler la distinction entre les envois de moins de trois tonnes ou les envois de plus de trois tonnes. Pour les envois de trois tonnes et plus, les opérations incombent à l'expéditeur et au destinataire.

Le transporteur supporte, en cas de perte ou avarie à la marchandise, une présomption de responsabilité dont il ne peut se dégager qu'en établissant de façon formelle que le dommage provient d'une des causes d'exonération reconnue par la loi. Dès lors la charge de la preuve

pèse toujours sur lui, pour les dommages dus à un défaut de chargement comme pour les dommages imputables à un autre facteur. ²⁹⁰

Une fois rapportée la preuve que le dommage provient d'une défectuosité du chargement réalisé par l'expéditeur, plusieurs situations peuvent se présenter.

Dans les deux premières situations, la responsabilité de l'expéditeur semble ne fait aucun doute.

D'une part, la défectuosité n'était pas apparente lors de la reconnaissance finale du chargement, la responsabilité du dommage doit être entièrement imputée à l'expéditeur, c'est ce que nous dit l'arrêt de la cour d'appel de Versailles, le 19 janvier 1995 ²⁹¹. En effet, la découverte d'une défectuosité non apparente est un professionnalisme qui ne peut être exigé d'un chauffeur car cette défectuosité découle d'une particularité de la marchandise. C'est l'expéditeur considéré comme un professionnel et connaisseur de sa marchandise qui endosse la responsabilité.

Compte tenu de la rédaction du contrat type, la preuve du caractère non apparent de la défectuosité incombe ici au transporteur, il doit notamment prouver que le chargement et l'arrimage « *ont eu l'apparence d'une exécution normale* » on voit cette application dans l'arrêt de la cour d'appel de Paris le 18 décembre 1992 ²⁹².

D'autre part, lorsque la défectuosité était apparente et a donné lieu de la part du transporteur à des réserves motivées visées par le chargeur. Là, pas de difficultés non plus, responsabilité exclusive de l'expéditeur. ²⁹³

Enfin, la dernière situation introduite par le contrat type général est la suivante. Lorsque le transporteur a été empêché de procéder aux vérifications d'usage en raison de contraintes imposées par l'expéditeur : la preuve étant rapportée de cet empêchement, l'expéditeur verra sa responsabilité engagée à 100%. ²⁹⁴

Quant à la mise en œuvre de la responsabilité du destinataire, elle est semble-t-il symétrique à celle de l'expéditeur, il sera responsable de ses préposés dans n'importe quel déchargement de marchandise. Il sera également, comme l'expéditeur, responsable d'un

²⁹⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁹¹ CA Versailles, 19 janv. 1995, no 5892/93, PFA et a. c/ Tremblay Multitransports et a

²⁹² CA Paris, 18 déc. 1992, no 91/6959, Transports issoiriens c/ La Concorde et a

²⁹³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁹⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

dommage survenu sur les lieux de chargement ou de déchargement à la suite d'un défaut de mise en place d'un protocole de sécurité. ²⁹⁵

De plus, le transporteur n'est donc pas présumé responsable des dommages susceptibles de survenir aux marchandises en cours de chargement, même pas de celles que l'expéditeur a déjà placées dans le véhicule.

Cette situation s'explique par le fait que l'expéditeur répond des maladroites de ses proposés lors des manutentions en vue de la mise à bord et des dommages en résultant.

En revanche, le transporteur subit la présomption de responsabilité à partir de son acceptation, y compris pour les dommages susceptibles de se produire dans le laps de temps séparant cette acceptation de l'établissement du document de transport. ²⁹⁶

C'est pourquoi il peut également y avoir un partage de responsabilité lorsqu'il y a un dommage causé aux marchandises. De même qu'une responsabilité exclusive du transporteur peut en survenir.

II. Responsabilité exclusive du transporteur et partage de responsabilité

Le transporteur se trouvera responsable entièrement d'un dommage survenu pendant les opérations de chargement et de déchargement lors d'un envoi de moins de trois tonnes pour lequel ces opérations lui incombent.

Le transporteur est évidemment responsable des dommages découlant d'une mauvaise qualité ou d'une résistance insuffisante de ses sangles ²⁹⁷.

De plus, en ce qui concerne la remise d'un véhicule conforme, ce type de litige donne lieu à un partage de responsabilité entre l'expéditeur et le voiturier. Les articles 5 des contrats types invitent toutefois à imputer généralement à ce dernier la plus grande part de responsabilité. Sous réserve des circonstances de fait. ²⁹⁸

²⁹⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁹⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

²⁹⁷ CA Lyon, 16 févr. 2010, no 09/01796, Sté Mécanique et Technique et a. c/ Mory Team et a., a contrario

²⁹⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Outre cette responsabilité exclusive, il convient de préciser des éléments sur le partage de responsabilité. Les deux situations suivantes sont un peu moins certaines que lors d'une responsabilité exclusive.

D'abord, lorsque la défectuosité était apparente et n'a pas suscité de réserves valables du transporteur. La Cour de cassation a transposé en régime intérieur la solution qu'elle a finalement dégagée en régime international CMR c'est-à-dire partage de responsabilité ²⁹⁹. La lettre du contrat type autorisant pareille interprétation et la légèreté du transporteur ne devant pas aboutir à conférer l'immunité à l'expéditeur, premier responsable du dommage pour avoir mal exécuté son obligation contractuelle de chargement ³⁰⁰. ³⁰¹

En revanche, les mêmes circonstances conduisent à la condamnation intégrale du transporteur dans l'arrêt de la cour d'appel de Versailles le 11 janvier 2001 ³⁰² où le vice était visible et connu du chauffeur qui, de plus, avait contribué à l'avarie par un violent coup de frein. Ce partage de responsabilité établit en fonction des circonstances, ne s'opérera d'ailleurs pas toujours forcément par moitié. Cela pourra être un tiers à l'un et deux tiers à l'autre ³⁰³ où responsabilité par un tiers entre les trois intervenants pour les motifs suivants : l'expéditeur pour le défaut de chargement ; le commissionnaire pour la non-répercussion sur le transporteur des ordres de sanglage et le transporteur pour le contrôle du chargement qui aurait dû mettre en avant les défauts.

Ensuite, la défectuosité était apparente et a fait l'objet de réserves motivées, mais non visées par le chargeur. C'est la situation la plus complexe. Il y aura sans doute au moins partage de responsabilité. ³⁰⁴

En transport ferroviaire, un partage de responsabilité a été retenu entre SNCF et l'expéditeur est possible à propos d'un déraillement qui fait suite à une mauvaise répartition du chargement dans le wagon. La responsabilité du transporteur a pu être recherchée pour un défaut de vérification du chargement et, la responsabilité de l'expéditeur a été trouvée dans le manquement à l'obligation de charger. L'expéditeur a contribué aux dommages causés au matériel et aux installations des chemins de fer ³⁰⁵.

²⁹⁹ Cass. com., 17 nov. 2009, no 08-19.808

³⁰⁰ CA Paris, 29 sept. 1993, no 2005/92, AGF c/ Lep International et a., BTL 1993, p. 737

³⁰¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁰² CA Versailles, 11 janv. 2001, no 98/02477, PFA c/ Gan Incendie Accidents, BTL 2001, p. 541

³⁰³ CA Paris, 17 janv. 2001, no 1998/25751, Transports Herbin c/ Transports Mauffray

³⁰⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁰⁵ CA Nancy, 31 oct. 1974, BT 1974, p. 525

On a indiqué plus haut que, si le transporteur a été empêché de procéder aux vérifications d'usage, l'expéditeur est exclusivement responsable.

En revanche, si le chargement n'a pu être vérifié et si le transporteur constate un danger pour la sécurité de la circulation, il doit demander qu'il soit refait dans des conditions satisfaisantes ou refuser la prise en charge des marchandises.

Le transporteur assumera donc la responsabilité civile des dommages aux personnes et aux biens résultant d'un défaut de chargement. Il l'assumera sans recours contre l'expéditeur et son assureur si le juge se prononce pour le contrôle continu et avec possibilité de recours en cas de défectuosité non apparente si son obligation se limite à une reconnaissance terminale. ³⁰⁶

Là encore, on retrouve les interrogations sur la question de la responsabilité. Il semble que par les textes, il y a un régime commun entre les opérations de chargement et les opérations de déchargement. Celle-ci émettent les mêmes principes de responsabilité selon les intervenants et selon la nature de la marchandise malgré certaines spécificités qui persistent. Toutefois, le régime commun permet d'avoir un socle, ce dernier apparaît complet et englobe un grand nombre de situations permettant de couvrir les deux étapes clés du transport. Il semble que l'existence d'un régime commun soit suffisant pour admettre qu'au moins, pour l'instant, sur le volet responsabilité, le déchargement est l'antonyme du chargement.

Il est compréhensible que la mise en œuvre de la responsabilité des intervenants peut être actionnée pour les dommages que peut subir la marchandise, mais aussi pour des dommages qui sont causés au véhicule dû à un défaut de chargement ou de déchargement.

Paragraphe II : Responsabilité par suite des dommages causés au véhicule de transport lors des opérations de chargement et de déchargement

Les dommages au véhicule peuvent avoir plusieurs causes, et toutes liées à la réalisation des opérations de chargement et de déchargement. C'est le cas notamment des dommages survenus sur les lieux de chargement et de déchargement (I) mais c'est le cas également lors des opérations purement matérielles du chargement et du déchargement (II).

³⁰⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

I. Dommages occasionnés par les lieux de chargement et de déchargement

Quand bien même l'ensemble des contrats types prévoit que les lieux de chargement et de déchargement doivent être accessibles sans contrainte, ni risques particuliers, et même dans le cas où est élaboré un « Protocole de sécurité » fournissant des informations sur les conditions d'accès et de stationnement aux postes de chargement ou de déchargement, il appartient au transporteur d'apprécier s'il peut s'engager sans danger sur le domaine privé de l'expéditeur ou du destinataire compte tenu de l'état apparent des lieux et de la charge de son véhicule. Éléments ressortant de l'arrêt de la deuxième chambre civile de la Cour de cassation le 17 octobre 1979³⁰⁷.

C'est l'article L3222-4 du Code des transports qui met à son compte la « *préparation du véhicule aux opérations de chargement* » qui recouvre notamment le positionnement à quai et la mise en place des béquilles des semi-remorques.

Le transporteur pourra être tenu responsable du renversement de son véhicule dû, non pas à l'état du terrain, mais à l'imprudence du chauffeur qui l'a approché trop près d'une dénivellation importante³⁰⁸.

En revanche, il en va différemment si le transporteur a envisagé la spécificité du terrain et mis en œuvre les éléments propres à assurer la stabilité du véhicule. Malgré tout, le transporteur voit sa remorque subir des dégâts à la suite de l'intervention intempestive d'un employé de l'expéditeur. Le transporteur ne verra pas sa responsabilité engagée. C'est ce qu'indique les faits de l'arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence, le 27 juin 2005³⁰⁹.³¹⁰

Le transporteur ne peut donc pas, en principe, réclamer à l'expéditeur ou 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 chargement ou de livraison.

Toutefois, le transporteur peut obtenir réparation de son préjudice si le dommage est imputable à un vice non apparent du lieu d'enlèvement ou de livraison. 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.³¹¹

³⁰⁷ Cass. 2^e civ., 17 oct. 1979, n° 78-15.361, BT 1980, p. 273

³⁰⁸ Cass. 2^e civ., 9 janv. 1991, n°89-15.348

³⁰⁹ CA Aix-en-Provence, 27 juin 2005, n° 02/12997, Transports Mazetti c/ Sté Eurfrip et a

³¹⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³¹¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Les contrats types font obligation au transporteur d'utiliser un matériel adapté aux accès et installations de chargement et de déchargement préalablement définis par le donneur d'ordre et de reconnaître ces lieux. De plus, une erreur ou omission du « Protocole de sécurité » concernant une particularité, même apparente, du lieu de chargement ou de déchargement, pourrait ouvrir au transporteur un recours partiel contre « l'entreprise d'accueil ». ³¹²

Les causes des dommages causés au véhicule peuvent avoir d'autres sources et notamment provenir des opérations de chargement et de déchargement.

II. Dommages occasionnés au cours des opérations de chargement et de déchargement

Mise à part ces lieux, il peut arriver que le véhicule soit endommagé au cours des opérations de chargement ou de déchargement. Comme mentionné dans le II, l'expéditeur n'a l'immunité lorsque le transporteur voit sa responsabilité engagée en cas de défectuosité apparente et de réserves non valables. En effet, l'expéditeur peut assumer la responsabilité des avaries résultant d'une mauvaise disposition de l'envoi ou d'une insuffisance d'arrimage dû aux maladresses de ses préposés qui peuvent occasionner des dommages au véhicule. Cette règle d'évidence se trouve notamment indiquée à l'article 7 du contrat type général qui impute à l'auteur du chargement ou du déchargement, la responsabilité des dommages survenus au cours de ces opérations, qu'ils s'agissent aussi bien de dommages à la marchandise qu'au véhicule. De plus, l'article 5 alinéa 2 du contrat type général dispose que « *Le donneur d'ordre est responsable des dommages causés au véhicule du transporteur par la marchandise, son emballage, son chargement. Il en est de même pour le destinataire en ce qui concerne les opérations de déchargement* ». ³¹³

Il faut souligner que les opérations de chargement et de déchargement des envois de moins de trois tonnes relèvent, elles, de la responsabilité du transporteur. Il n'est donc pas illogique, même si les contrats types visent essentiellement les dommages aux marchandises, qu'ils puissent également viser les dommages occasionnés au véhicule. Cela a été le cas dans l'arrêt de la cour d'appel de Rennes le 16 juin 2009 ³¹⁴ où les juges ont rejeté la demande de

³¹² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³¹³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³¹⁴ CA Rennes, 16 juin 2009, n° 08/07253, Bernard Transports c/ Bic Sport, BTL 2010, p. 369

réparation d'un transporteur pour des dommages à son véhicule occasionnés par l'employé du destinataire devenu son préposé occasionnel. ³¹⁵

De plus, les conséquences d'une défectuosité du chargement telle que la surcharge, la répartition irrationnelle, peuvent entraîner des dommages au véhicule au cours de déplacement. L'expéditeur doit réparation pour ces dommages, dans la mesure où la défectuosité incriminée n'était pas apparente au départ. Si, au contraire, cette défectuosité était décelable, la responsabilité de l'incident risque d'être au moins partagée.

En effet, si l'une ou l'autre des parties peuvent voir leur responsabilité exclusive être mise en jeu, il arrive parfois pour certains dommages au véhicule qu'un partage de responsabilité soit décidé. C'est notamment le cas lorsque le véhicule est en surcharge. En effet, l'expéditeur a failli à son obligation de chargement et le transporteur a failli à son professionnalisme en ne s'assurant pas de la faisabilité sans risques de l'opération ce qui peut caractériser un manquement à son devoir de vérification ³¹⁶. ³¹⁷

On voit également dans ce paragraphe, que les opérations de chargement et de déchargement semblent symétriques et que l'existence de règles communes semble être suffisante pour encadrer ces opérations.

Après avoir mis en œuvre la responsabilité des parties, il convient de s'intéresser aux causes d'exonérations qui vont permettre au transporteur de se dégager de sa responsabilité par suite de dommages survenus lors des opérations de chargement et de déchargement.

Chapitre II : Les causes exonératoires de responsabilité

Les causes d'exonérations sont nombreuses, toutefois, il y a la possibilité de les scinder en deux. Il y a des causes générales (Section I) applicables dans toute situation et des causes spéciales (Section II) qui s'intéressent à des situations particulières.

³¹⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³¹⁶ CA Montpellier, 26 nov. 2002, n° 01/05455, Sté Debeaux c/ Denain Anzin Minéraux, BTL 2003, p. 20

³¹⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Section I : Les causes générales d'exonération de responsabilité

Pour se libérer, il ne suffit pas au transporteur de prouver qu'il n'a pas commis de faute. Ce qu'on lui demande, ce n'est pas la preuve négative de sa « non-culpabilité », mais une explication rationnelle et complète du dommage qu'il lui faut rattacher sans discussion possible à l'une des causes d'exonération que lui reconnaît le droit français à savoir, le vice propre de la marchandise (Paragraphe I), la force majeure (Paragraphe II) et la faute du cocontractant (Paragraphe III). A cela, le droit international rajoute une quatrième cause qui est l'ordre de l'ayant-droit (Paragraphe IV).

Bien entendu le transporteur s'exonère également en démontrant que le dommage existait déjà au moment de la prise en charge et en mettant ainsi à néant la présomption de bon état des marchandises acceptées au transport sans observations.

Paragraphe I : Le vice propre de la marchandise

Le vice propre de la marchandise est évoqué par l'article L133-1 du Code de commerce et l'article 1784 du Code civil.

Il a été défini par de nombreuses jurisprudences comme « *la détérioration d'une marchandise pour une cause qui lui est uniquement interne* » arrêt de la cour d'appel de Rouen le 28 juin 1990³¹⁸ ou comme la « *propension de la chose à la détérioration* »³¹⁹.

Toutefois, on ne saurait considérer comme constituant un vice propre la fragilité de l'objet ou l'absence d'emballage, vu dans l'arrêt de la Cour de cassation le 22 janvier 1934³²⁰.³²¹

Intégrons également dans le vice propre de la marchandise, le déchet de route appelé aussi « *freinte de route* » qui est une diminution du poids ou du volume de la chose transportée due uniquement à sa nature, et qui se produit durant le transport par évaporation, dessiccation, coulage. Il constitue un cas particulier de vice propre. En effet, tout déficit est présumé être un manquant et il appartient au transporteur, dans chaque cas, d'établir avec certitude que la différence de poids et de volume constatée à l'arrivée résulte effectivement et exclusivement de la nature de la marchandise. Dans ce cas, la preuve du vice propre ne peut résulter que d'une constatation matérielle certaine et non de déductions *a contrario* plus ou moins hypothétiques.

³¹⁸ CA Rouen, 28 juin 1990, n° 2151/88, *Sud americana de vapores c/ Navigation & Transports et a*

³¹⁹ CA Paris, 26 juin 2014, n° 12/12332, *Erima c/ X*).

³²⁰ Cass., 22 janv. 1934, BT 1934, p. 46

³²¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Le transporteur doit en outre démontrer que le dommage en est effectivement résulté. Ainsi, la preuve du vice propre de la marchandise ne saurait, à défaut de constatation précise, être automatiquement déduit du bon état de l'emballage à l'arrivée. C'est ce qui s'est produit lors du jugement rendu par le tribunal de commerce de la Seine le 23 janvier 1950³²².³²³

Il est nécessaire de rappeler qu'en droit international, il s'agit d'une tare qui affecte la marchandise et qui la prédispose à se détériorer au cours du transport. Cela peut être la réaction chimique produite par un acide gras au contact du métal ferreux de la citerne du véhicule, dès lors que le transporteur n'a pas été informé de cette particularité et invité à prendre des précautions nécessaires, il pourra essayer de s'exonérer de sa responsabilité. Cela a notamment été le cas dans l'arrêt de la cour d'appel de Paris le 28 octobre 1969³²⁴. De plus, comme en droit interne, la preuve du vice propre ne peut résulter que d'une constatation matérielle précise et non d'une simple allégation.³²⁵

Paragraphe II : La force majeure

La force majeure est évoquée par l'article L133-1 du Code de commerce et l'article 1784 du Code civil et est définie par l'article 1218 du Code civil.

On présente traditionnellement la force majeure comme un cas exonératoire de responsabilité, comme un évènement que le transporteur n'a pu ni prévoir, ni surmonter, malgré les soins et la diligence apportés à l'exécution de ses obligations. En conséquence, elle suppose l'absence de toute faute du débiteur susceptible d'avoir, tant soit peu, concouru à la réalisation de l'évènement dommageable. Pendant longtemps, on a considéré que la force majeure libérait le débiteur si trois éléments étaient cumulativement réunis à savoir l'extériorité, l'imprévisibilité et l'irrésistibilité.³²⁶

L'extériorité, c'est-à-dire un évènement rendant impossible l'exécution du contrat et indépendant de la volonté de celui qui s'oblige, a été la première à être délaissée par les juges.

³²² T. com. Seine, 23 janv. 1950, BT 1950, p. 326

³²³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³²⁴ CA Paris, 28 oct. 1969, BT 1970, p. 7

³²⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³²⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Toutefois des décisions récentes en font toujours application tel que les arrêts de la chambre commerciale du 11 décembre 2019 et du 25 mars 2021³²⁷.³²⁸

Quant à l'imprévisibilité, c'est un évènement s'évaluant en principe à la date de conclusion du contrat et d'une nature telle qu'il n'aurait pu être prévu par un homme prudent et avisé. Cette condition a fait l'objet de nombreuses jurisprudences qui employaient ce critère d'une manière différente.³²⁹

Enfin, l'irrésistibilité s'analysant au moment même de la réalisation de l'évènement et impliquant « *la double impossibilité d'empêcher l'évènement de se produire et d'exécuter l'obligation contractuelle une fois l'évènement survenu, laissant le débiteur dépourvu de tout moyen matériel ou juridique de remédier à ses conséquences* », analyse donnée par la cour d'appel de Douai le 5 septembre 1991³³⁰.

Toutefois, l'assemblée plénière dans un arrêt en date du 14 avril 2006³³¹ s'est employée récemment à bâtir une définition commune à tous en réaffirmant la prééminence des critères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité.

Après cette saga jurisprudentielle et faisant suite à l'ordonnance³³² portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, le Code civil s'est enrichi d'un article 1218 nouveau. Ainsi la force majeure connaît désormais, en matière contractuelle, une définition légale, définition inspirée de la jurisprudence de la Cour de cassation dont on retiendra l'imprévisibilité raisonnable lors de la conclusion du contrat et l'irrésistibilité, pondérée par la prise de mesures appropriées, lors de la survenance de l'évènement.³³³

En droit international, la formule employée par l'article 17 paragraphe 2 de la CMR est la suivante « *les circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier* » équivaut à la notion de force majeure qui existe dans notre droit interne. Toutefois sans en comporter le caractère d'imprévisibilité.³³⁴

³²⁷ Cass. com., 11 déc. 2019, n° 18-11.195 et Cass. com., 25 mars 2021, n° 19-22.708, arrêt P

³²⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³²⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³³⁰ CA Douai, 5 sept. 1991, n° 7134/90, Sica Nord Céréales c/ X, BTL 1993, p. 148

³³¹ Cass. ass. plén., 14 avr. 2006, n° 04-18.902, Bull. civ. ass. plén., n° 6

³³² L'ordonnance n° 2016-131

³³³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³³⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Les termes employés en droit interne et en droit international sont différents et changent quelque peu, cependant dans les effets cela semblent similaire.

Fait suite au vice propre et à la force majeure, la faute du cocontractant.

Paragraphe III : La faute du cocontractant

Cette cause d'exonération a été mise en lumière par la jurisprudence de la Cour de cassation du 3 février 1948³³⁵ et s'appuie sur le fait, soit du donneur d'ordre, soit du destinataire. En effet « *le transporteur ne pouvant, dans un cas comme dans l'autre, répondre d'un fait qui lui serait étranger* ».

La faute de « l'utilisateur » non seulement lui fait perdre le droit de réclamer réparation au transporteur, mais elle l'oblige en outre à indemniser les dommages qui ont pu en résulter pour le véhicule ou les autres marchandises.³³⁶

Il n'y a aucune présomption de responsabilité qui pèse sur l'utilisateur, la faute de l'expéditeur ou du destinataire doit être prouvée par celui qui l'invoque, de même que sa relation de cause à effet avec le dommage.

D'abord, cela peut être la faute du donneur d'ordre qui peut être soit l'expéditeur soit le commissionnaire de transport. La faute du donneur d'ordre, et spécialement de l'expéditeur, libère le transporteur sans qu'il soit besoin qu'elle présente le caractère de la force majeure. C'est ce que nous précise l'arrêt de la chambre commerciale du 3 janvier 1979³³⁷.

Cette faute peut recouvrir des situations de fait protéiformes et consister dans une insuffisance ou inadéquation d'emballage ou conditionnement effectué par l'expéditeur, sachant que ce dernier répond de toutes les conséquences qui touche au conditionnement et à l'emballage.

Mais encore répondre d'un défaut d'arrimage ou d'une fausse déclaration portant sur le poids, la nature, la valeur de la marchandise ou tout autre élément mais également le fait de ne pas avoir attiré l'attention du transporteur sur une particularité non apparente de la marchandise.³³⁸

En revanche, il convient de noter que la défectuosité du chargement réalisé par l'expéditeur n'entraîne pas toujours la libération totale du transporteur. En effet, lorsque la faute

³³⁵ Cass., 3 févr. 1948, BT 1948, p. 402

³³⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³³⁷ Cass. com., 3 janv. 1979, n° 77-12.469, BT 1979, p. 121

³³⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

de l'expéditeur ou du destinataire n'a fait que contribuer à la réalisation du dommage, concurremment avec une faute du transporteur, il y a lieu à partage de responsabilité.³³⁹

La jurisprudence retient parfois à la charge de l'expéditeur le fait que, sans commettre à proprement parler de faute, il a pris un risque qui, en se réalisant, a retenti sur la bonne exécution de l'opération. Ainsi, un vendeur qui tarde à expédier les marchandises qu'il s'est engagé à livrer avant une date limite à son acheteur, doit s'assurer auprès de son client que ce dernier accepte toujours la marchandise malgré le retard³⁴⁰.

Lorsqu'il est assigné par le destinataire, le transporteur peut lui opposer directement la faute de l'expéditeur sans être obligé d'appeler ce dernier en garantie. A l'égard du destinataire, la faute de l'expéditeur libère automatiquement le voiturier, au même titre que le vice propre.³⁴¹

Ensuite, le transporteur ne répond pas des dommages résultant d'une faute du destinataire qui se situera le plus souvent dans l'exécution du déchargement, qu'il s'agisse d'avoir entrepris cette opération alors qu'elle ne lui incombait pas, de la maladresse de ses préposés, d'une mauvaise fixation des flexibles sur la cuve devant recevoir le contenu d'une citerne, ou de ne pas avoir offert au chauffeur la possibilité de mettre le véhicule et son chargement à l'abri pendant un orage.

Le destinataire peut se voir aussi reprocher son laxisme en matière de conditions de sécurité ou le retard apporté au déchargement d'une denrée périssable comme cela a été le cas dans l'arrêt de la cour d'appel de Montpellier le 21 février 2012³⁴²,³⁴³

Paragraphe IV : L'ordre de l'ayant-droit

Cette cause générale d'exonération est visible seulement en droit international. En effet, cela concerne les instructions données au transporteur soit sur la lettre de voiture soit ultérieurement en vue de la modification du contrat ou à la suite d'un empêchement au transport. Le transporteur ne peut d'ailleurs faire état d'un ordre de l'ayant droit si l'ordre dommageable

³³⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁴⁰ CA Paris, 30 avr. 1985, n° 34, Claude Havrey c/ Nord express Skandiatransport

³⁴¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁴² CA Montpellier, 21 févr. 2012, n° 10/09545, Transports Fangier c/ Transcosatal Perpignan

³⁴³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

a été provoqué par sa propre faute. Cela a été notamment le cas dans l'arrêt de la chambre commerciale du 5 juillet 1976³⁴⁴.

Il a été jugé également, que le transporteur n'a pas à répondre du dommage survenu au cours d'une manœuvre du véhicule ordonnée par le destinataire afin que le déchargement puisse s'opérer dans de meilleures conditions³⁴⁵.³⁴⁶

Certes le développement des causes générales de responsabilité n'intéresse pas précisément le chargement et le déchargement, toutefois elles sont nécessaires car elles s'appliquent à ces opérations et permet d'agrémenter mon propos.

Il en est de même pour en ce qui concerne les causes spéciales d'exonération de responsabilité.

Section II : Les causes spéciales d'exonération de responsabilité

Les causes spéciales d'exonération de responsabilité sont surtout visibles en droit international avec le mécanisme des risques particuliers (Paragraphe I).

Au travers de ce mécanisme, on peut observer une double différence. Celles du droit international et du droit interne et celles relatives aux autres modes de transport (Paragraphe II).

Paragraphe I : Le mécanisme des risques particuliers en droit international

A s'en tenir aux seules dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 17 de la CMR, il n'existerait aucune différence entre le droit français et les règles internationales avec la même présomption de responsabilité, les mêmes causes libératoires, la même nature de preuve à la charge du transporteur.

Or, toute l'originalité du système de la CMR réside dans la combinaison des dispositions de son article 17 paragraphe 4 et son article 18 paragraphe 2. Le premier énumère six causes de perte ou d'avarie tenant à des « risques particuliers » et le second est le véritable siège de la différence entre le droit français et la CMR.³⁴⁷

³⁴⁴ Cass. com., 5 juill. 1976, n° 75-11.248, Bull. civ. IV, n° 229, BT 1976, p. 377

³⁴⁵ CA Paris, 25 nov. 1977, BT 1978, p. 66

³⁴⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁴⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Comme en droit interne, on attend du transporteur autre chose que de simples affirmations.

Pour autant, on ne lui demande pas d'établir que le « risque particulier » dont il se prévaut constitue la cause effective du dommage, comme le mentionne l'arrêt de la chambre commerciale du 24 octobre 1989³⁴⁸. Il suffit que, compte tenu des données de fait qui tiennent à la nature de la marchandise et de son emballage, au mode de chargement et d'arrimage, des constatations opérées à l'arrivée, le risque invoqué apparaisse comme une explication acceptable de la perte ou de l'avarie. S'il en est ainsi, la présomption d'origine doit jouer en faveur du transporteur, même si le dommage peut également résulter d'autres causes. C'est ce que nous apprend l'arrêt de la chambre commerciale du 10 février 1969³⁴⁹.

Il incombe alors à l'ayant droit de prouver que le dommage ne provient pas du « risque particulier » mis en avant par le transporteur. Là encore, on ne lui impose pas d'établir la « vraie » cause de la perte ou de l'avarie mais seulement de détruire la thèse du transporteur en démontrant que son explication du dommage ne tient pas. Si l'ayant droit parvient à fournir cette démonstration, la présomption d'origine du dommage disparaît et la charge de la preuve retombe sur le transporteur.³⁵⁰

Pour bénéficier de cette présomption d'origine du dommage, le transporteur doit établir et donc démontrer que l'envoi présentait l'un au moins des six risques particuliers de perte ou d'avarie prévus par l'article 17 paragraphe 4 de la CMR et qu'eu égard aux circonstances de fait, le dommage a pu en résulter. Les six risques particuliers sont les suivants : « *l'emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière express et mentionné dans la lettre de voiture* » ;

« *Absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées* » ;

« *Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire* » ;

« *Nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs* » ;

« *Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis* » ;

³⁴⁸ Cass. com., 24 oct. 1989, n° 88-10.955, BT 1990, p. 99

³⁴⁹ Cass. com., 10 févr. 1969, n° 66-14.104, BT 1969, p. 107

³⁵⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

« *Transport d'animaux vivants* ». ³⁵¹

Les marchandises transportées dans des véhicules ouverts et non bâchés sont exposées aux dangers résultant de l'influence des circonstances atmosphériques. Pour que le transporteur puisse bénéficier du risque particulier « *emploi de véhicules ouverts et non bâchés* » il faut que cet emploi ait été expressément convenu avec l'expéditeur. La condition n'étant pas remplie lorsque le transporteur a fourni un véhicule bâché mais que le chauffeur n'a pas jugé utile de remettre en place la bâche relevée pour les besoins du chargement. Il faut également, que soit mentionné dans la lettre de voiture, sinon c'est semble-t-il une condamnation au moins partielle du transporteur pour l'utilisation d'un véhicule inadapté. Il faut rajouter qu'il ne doit pas y avoir de « *manquant d'une importance anormale ou perte de colis* », c'est l'idée que par l'effet du vent, on peut bien expliquer une certaine freinte de produit pulvérulent transportée à découvert. Dans ce cas, le transporteur ne pourra pas en bénéficier. ³⁵²

Ensuite, il convient de rappeler que le transporteur ne peut pas se prévaloir des insuffisances d'emballage apparentes à propos desquelles il n'a pas formulé de réserves valables lors de la prise en charge. *A contrario*, il ne peut donc faire état, pour sa mise hors de cause, que des défauts d'emballage non apparentes ou des défauts apparentes qu'il a relevés au départ.

Pour qu'il puisse bénéficier de cette cause libératoire, il est nécessaire que l'absence ou l'insuffisance d'emballage ait fait courir à la marchandise, compte tenu de sa nature, un risque accru d'avarie par bris, souillures, frottements, gel.

Ainsi, l'absence ou la défektivité d'emballage ne peut être invoquée lorsque la nature des marchandises ne les expose pas à avaries en cas de défauts du conditionnement ³⁵³ ou pour des fûts métalliques avariés lors de leur déchargement ³⁵⁴ mais encore pour des caissons publicitaires dont le calage et l'emballage apparaissent inadapté au regard de leur poids ³⁵⁵. ³⁵⁶

Il peut s'agir également des dommages causés par l'imprudence ou la maladresse de l'expéditeur ou du destinataire lors des opérations de chargement, arrimage ou déchargement.

³⁵¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁵² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁵³ CA Lyon, 6 avr. 2017, n° 16/02005, Transwhite c/ MMA et a., BTL 2017, n° 3641, p. 262

³⁵⁴ CA Grenoble, 3 oct. 2001, n°98/05011, Sté Mazet et a. c/ Transports Testud, BTL 2001, p. 711

³⁵⁵ CA Versailles, 19 mai 2011, n° 10/02605, Euro Chanel Logistics c/ Chartis Europe et a.

³⁵⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Les avaries peuvent survenir, soit au cours même de l'exécution de ces opérations, soit lors d'un transport par suite d'une mauvaise disposition de la marchandise sur le véhicule par l'effet d'une mauvaise répartition de la marchandise ou d'une surcharge ayant généré l'échauffement d'un essieu ou d'un arrimage insuffisant.

Là encore, il ne suffit pas au transporteur, pour bénéficier de la présomption d'origine du dommage, de se retrancher derrière le fait que le chargement ait été réalisé par l'expéditeur et d'alléguer vaguement sa défectuosité, *a fortiori* lorsqu'il avait lui-même collaboré à la réalisation du chargement et d'autant qu'il se devait de le vérifier ou qu'il a procédé à un transbordement en cours de transport.

Il lui faut apporter des éléments matériels précis faisant apparaître que le chargement était insuffisant et que ce peut être, là, une explication plausible du dommage. Si rien ne permet de déterminer la cause de celui-ci, que la preuve de l'arrimage exposait la marchandise à un risque particulier d'avarie ne se trouve pas rapportée, comme c'est le cas dans l'arrêt de la chambre commerciale du 5 juin 1972 ³⁵⁷, il ne pourra pas bénéficier de la présomption de l'article 17 paragraphe 4 de la CMR.

En revanche, dès lors qu'il ressort des circonstances de fait que le dommage a pu résulter d'un défaut de chargement, le transporteur devrait bénéficier pleinement du risque particulier dudit article. ³⁵⁸

La jurisprudence française n'applique pourtant pas cette disposition de façon aussi naturelle, comme le montre l'arrêt de la chambre commerciale du 5 mai 2004 ³⁵⁹ où la cour applique le mécanisme des risques particuliers mais d'une façon plus stricte. En effet, elle semble exiger des réserves au chargement en cas de défaut apparent, alors que le texte ne l'exige pas.

Le risque particulier « chargement par l'expéditeur » s'applique exclusivement à l'hypothèse d'avarie. En cas de perte partielle, le transporteur n'a presque aucune chance de renverser l'ordre de la preuve en se bornant à faire valoir que le chargement a été réalisé par le client, qui a pu omettre de placer à bord la quantité en déficit à l'arrivée sachant qu'il est soumis

³⁵⁷ Cass. com., 5 juin 1972, n° 71-10.534, BT 1972, p. 484

³⁵⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁵⁹ Cass. com., 5 mai 2004, n° 02-18.951, BTL 2004, p. 371

à l'obligation de contrôle. De ce fait, il aurait manqué à cette obligation en cas de perte partielle, à moins de rapporter la preuve mentionnée ci-dessus.³⁶⁰

La notion de nature particulière de certaines marchandises rendant leur transport plus délicat tout en se distinguant du vice propre, puisque cette nature particulière s'applique généralement à « *une anomalie affectant une unité déterminée à l'intérieur d'une catégorie de marchandise* » les autres étant saines et normalement transportables, alors qu'ici ce sont toutes les marchandises d'une même espèce qui sont identiquement exposées à des risques plus élevés du fait de leurs caractéristiques génériques. L'énumération des anomalies données par l'article n'est pas limitative et ces risques peuvent être d'autant plus variés en passant de la rouille pour les objets métalliques, au coulage de certains liquides à travers les joints de récipients n'ayant subi aucune atteinte extérieure.

Pour se dégager de la présomption de responsabilité qui pèse sur lui au titre de ces dommages, le transporteur doit, ici aussi, démontrer que, compte tenu de son conditionnement, la marchandise était, par sa nature même, exposée à l'avarie ou à la déperdition qu'elle a subie. Toutefois il n'a pas à établir que la nature de la marchandise est la cause exclusive de l'avarie, comme indiquée dans l'arrêt de la chambre commerciale du 4 février 1986³⁶¹.

Découle de ce risque particulier des diligences supplémentaires qui sont exigées du transporteur et qu'il doit en outre établir que « *toutes les mesures lui incombant, compte tenu des circonstances, ont été prises en ce qui concerne le choix, l'entretien et l'emploi* » des aménagements du véhicule et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui lui ont été données.

Il s'en suit que les marques et numéros des colis doivent être mentionnés sur la lettre de voiture. Il est indispensable que les indications portées sur les colis soient claires et indélébiles pour éviter le risque de confusion lors de la livraison. De ce fait, l'insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros des colis, ne permet pas au transporteur de bénéficier de la cause libératoire.³⁶²

Enfin, le transport d'animaux vivants présente des risques qui n'existent pas quand il s'agit de choses inanimées. Notamment les blessures, les maladies. C'est la raison pour laquelle la CMR érige cette spécialité en « risque particulier » sans nuance aucune, mais sous condition.

³⁶⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁶¹ Cass. com., 4 févr. 1986, n° 84-10.633, BT 1986, p. 197

³⁶² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Le transporteur commence par prouver qu'il a pris « *toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances* » et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui lui ont été données, selon l'article 18 paragraphe 5 de la CMR.³⁶³

Tous ces risques particuliers amènent à des interrogations notamment sur la différence des régimes entre droit interne et droit international.

Paragraphe II : Distinction entre le droit international et le droit interne et avec les autres modes de transport

C'est l'article 18 paragraphe 2 de la CMR qui est le pilier central de cette différence entre les systèmes. Cet article complète l'article 17 paragraphe 2 en stipulant que « *lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 17 paragraphe 4, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle* ». Donc si le transporteur établit que le dommage a pu résulter d'un de ces risques particuliers, on tient pour acquis qu'il en résulte effectivement jusqu'à ce que le demandeur apporte la preuve contraire.³⁶⁴

La différence entre la CMR et le droit interne tient essentiellement dans une moindre sévérité au niveau de la preuve du lien de causalité entre le fait libératoire invoqué et le dommage.

En effet en droit interne, le transporteur doit fournir une explication formelle du dommage et le rattacher de façon absolument certaine à l'une des causes d'exonération que lui reconnaît la loi. En CMR, il lui suffit, dans certains cas, de proposer une explication plausible de la perte ou de l'avarie même si on peut en avancer d'autres tout aussi valables.

L'arrêt de la cour d'appel de Lyon le 5 février 1982³⁶⁵ montre bien cette différence. En effet avec un rapport d'expert s'exprimant au conditionnel ou se bornant à de simples conjectures en ce qui concerne l'origine du dommage, le transporteur ne fait pas tomber la lourde présomption de l'article L133-1 du Code de commerce, en revanche, il peut se justifier suffisamment et dégager sa responsabilité au regard de l'article 18 paragraphe 2 de la CMR. Entre les deux

³⁶³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁶⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁶⁵ CA Lyon, 5 févr. 1982, BT 1982, p. 154

situations, la marge qui sépare la certitude absolue de la simple hypothèse admissible est quelque peu mince.

Tandis que l'article 8 de la CMR définit très précisément les diligences du transporteur en matière de reconnaissance de l'envoi au départ et se borne à lui imposer la vérification de l'état apparent de la marchandise et de son emballage, la jurisprudence française lui impute une obligation supplémentaire de contrôle du chargement réalisé par l'expéditeur que l'on ne trouve nulle part inscrite dans le texte même de la convention. Le principe a été posé par l'arrêt rendu le 3 mai 1976 par la chambre commerciale ³⁶⁶. ³⁶⁷

Le transport fluvial comporte d'autres éléments que les causes générales d'exonération. Comme en matière maritime, il figure deux causes particulières tenant au mode de transport. D'une part, le transport des marchandises en pontée ou en cale ouverte convenu avec l'expéditeur ou conforme aux usages du commerce, voire exigé par la réglementation et, d'autre part, les opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables.

A cela s'ajoute, trois « clauses contractuelles » supplémentaires licites liées à la navigation fluviale en vertu de l'article 21 de la CMNI.

La première est la faute nautique relative à l'acte ou l'omission du conducteur du bateau ou de toute autre personne au service du bateau, mais aussi du pousseur ou du remorqueur.

La deuxième est le feu ou l'explosion à bord du bateau sans que l'on puisse prouver qu'il résulte de la faute du transporteur ou de son substitué ou d'une défectuosité du bateau. La troisième concerne les défectuosités du bateau antérieures au voyage, si le transporteur prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage malgré la diligence de ce dernier.

³⁶⁸

De plus, indépendamment de la prohibition générale des clauses de non-responsabilité, la Convention sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure (CLNI) permet aux propriétaires de bateaux de constituer un fonds, qui leurs permettent de limiter leur responsabilité à une somme donnée pour toutes créances nées d'un même évènement et ce quel qu'en soit le fondement, à savoir contractuel ou délictuel. Ce dispositif est spécifique au transport fluvial international.

³⁶⁶ Cass. com., 3 mai 1976, n° 75-10.439, BT 1976, p. 317

³⁶⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁶⁸ Ouvrage Droit des transports, 2^{ème} édition, Stéphane Piédelièvre et Dominique Gency-Tandonnet

On l'a vu, que ce soit pour les régimes de responsabilité ou pour les régimes exonérateurs de responsabilité, ce sont des éléments donnés de manière générale. Il est vrai que les dommages surviennent le plus souvent lors des opérations de chargement et de déchargement car la manipulation des marchandises et l'utilisation d'engins à cet effet fait courir un risque aux intervenants. Que ce soient des dommages liés directement à l'opération en elle-même ou découlant de ces opérations et notamment du chargement, le régime de responsabilité qui s'applique est le même dans tous les cas, ces opérations en ce qui concerne le volet de la responsabilité ne semblent donc pas avoir besoin d'un régime particulier, spécifique à chacune.

Toutefois, s'en suit de la mise en œuvre de la responsabilité, les processus d'indemnisation et assurantiel qui clôturons le propos.

Titre II : L'assiette du préjudice indemnisable et volet assurantiel

Les étapes qui interviennent à la suite de la mise en œuvre de la responsabilité peuvent être scindées en deux étapes qui se complètent avec d'une part l'indemnisation (Chapitre I) et d'autre part, avec l'assurance (Chapitre II).

Chapitre I : L'indemnisation

L'indemnisation est une « *opération consistant à rendre indemne la victime d'un dommage en réparant celui-ci de la manière la plus adéquate possible soit en nature soit en argent* »³⁶⁹. Cette indemnisation ne peut se comprendre que par l'identification du préjudice indemnisable (Paragraphe I) et par les limitations qui en découlent (Paragraphe II).

Paragraphe I : Le préjudice indemnisable

Dans le préjudice indemnisable, il est nécessaire d'explicitier d'abord la réparation du préjudice (I) avant de s'intéresser à sa justification (II).

³⁶⁹ Ouvrage le vocabulaire juridique de Gérard Cornu

I. La réparation du préjudice

Le principe du préjudice indemnisable est inscrit dans les articles 1231-2 à 1231-4 du Code civil qui fixent l'étendue de la réparation due par le cocontractant en faute.

C'est l'article 1231-2 du Code civil qui impose la réparation de l'ensemble des préjudices subis, quelle que soit leur nature : physiques, commerciaux, industriels, moraux. Les dommages et intérêts doivent comprendre la perte éprouvée par le créancier et le gain dont il a été privé.³⁷⁰

Comme en droit routier, en droit ferroviaire interne, le transporteur doit également réparation intégrale de tous les préjudices justifiés, prévisibles lors de la conclusion du contrat. Il en est de même en droit ferroviaire international par l'article 30 des RU-CIM 1999 qui dispose que l'indemnité pour perte totale ou perte partielle est calculée d'après la valeur de la marchandise perdue au jour et lieu de l'expédition, avec un maximum de 17 DTS (Droit de tirage spécial) par kilogramme de masse brute manquante. Le droit de tirage spécial est une monnaie internationale fictive créée en 1969 par le FMI (Fonds monétaire international) et dont les pays membres peuvent disposer pour solder les déficits de leurs balances des paiements.³⁷¹

En dehors du dommage purement matériel à la suite d'une perte ou avarie, tous les autres éléments de préjudice justifiés sont susceptibles d'indemnisation, dès lors qu'ils peuvent être considérés comme prévisibles et en relation directe avec la mauvaise exécution du contrat de transport. Par exemple l'emballage a été reconnu comme préjudice indemnisable³⁷².³⁷³

En ce qui concerne l'immobilisation d'un véhicule, l'indemnité doit tenir compte de la durée réelle de privation de jouissance, et non de la durée théorique de réparation, dans l'hypothèse d'un travail immédiat et contenu du réparateur. L'indemnité doit correspondre au bénéfice net que l'entreprise aurait retiré de l'exploitation de ce véhicule pendant la durée de l'immobilisation.³⁷⁴

³⁷⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁷¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁷² CA Versailles, 4 févr. 2021, n° 19/04714, X c/ Axa France et a).

³⁷³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁷⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Il en va différemment en régime international. En effet, la CMR prévoit la réparation du seul préjudice matériel affectant les marchandises transportées. Cette indemnisation s'opère sur la base de la valeur « départ » de la marchandise avec un maximum fixé à 8,33 DTS par kilo. L'indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise « *au lieu et à l'époque de la prise en charge* ». L'estimation de cette valeur « départ » s'opère d'après le cours en Bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité. Et ces trois critères ne sont donc pas indifféremment applicables, au choix du demandeur, la CMR institue une hiérarchie entre eux. Inclue dans cette réparation, le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport litigieux.

De plus, est nulle, en vertu de l'article 41 de la CMR, toute clause tendant à l'application d'une limitation d'indemnité différente de celle définie par la Convention. Cette affirmation relève de l'arrêt de la chambre commerciale le 17 mai 1983 ³⁷⁵.

La CMR ajoute une règle particulière concernant l'avarie. Il y a deux situations, dans lesquelles il existe deux types de dépréciations : totale et partielle. Selon, le cas d'indemnité diffère. ³⁷⁶

La CMR ne précise pas ce qu'elle entend par « dépréciation », ni la manière dont elle doit être calculée. Alors certains arrêts ont essayé de lui donner une définition, et elle peut s'entendre comme la différence entre la valeur qu'avait l'objet lors de sa prise en charge et celle qu'il conserve après l'avarie. Issu de l'arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence le 27 février 1985 ³⁷⁷.

Tous autres dommages-intérêts sont exclus par la CMR s'ils découlent de dommages autres que matériels. L'expéditeur peut toutefois « racheter » l'exclusion en formulant une déclaration d'intérêt à la livraison. En outre, s'il commet un dol ou une faute équipollente au dol selon la loi de la juridiction saisie, le transporteur est tenu à réparation de tous les éléments de préjudice.

³⁷⁸

Ça ne fait pas tout de déterminer le préjudice qui pourrait être réparable, il faut pouvoir le justifier. C'est ce qu'il convient de voir maintenant.

³⁷⁵ Cass. com., 17 mai 1983, n° 81-16.044, BT 1983, p. 445

³⁷⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁷⁷ CA Aix-en-Provence, 27 févr. 1985, n° 82/10396, Marty c/ Ruiz-Fourment

³⁷⁸ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

II. Justification de la réparation du préjudice

Toutefois, ce principe de réparation intégrale vient à être tempéré, d'abord parce que les dommages-intérêts sont limités à ceux que le débiteur a pu prévoir lors de la formation du contrat, hors les cas de dol et faute lourde.

Ensuite, seuls doivent être pris en compte les dommages constituant une suite immédiate et directe de l'inexécution du contrat.

En découle alors que le principe en droit français est celui de la réparation intégrale de tous les éléments de préjudice justifiés, prévisibles et directs. Cependant, l'indemnité à la charge du transporteur peut se trouver limitée à une somme déterminée par le contrat type ou une clause de la convention écrite des parties. ³⁷⁹

Conformément au droit commun, le réclamant qui affirme avoir subi, du fait de la mauvaise exécution du contrat de transport, un préjudice, à l'obligation de justifier la nature et l'importance de celui-ci. Cette obligation est de jurisprudence constante ³⁸⁰. Cette justification doit démontrer la relation de cause à effet entre la mauvaise exécution et le préjudice.

En effet, lorsqu'un premier incident de transport a rendu la marchandise inutilisable, les fautes commises par un intervenant ultérieur restent sans conséquences dommageables et le responsable de l'incident initial doit être le seul condamné à réparer l'intégralité du préjudice ³⁸¹.

La matière étant commerciale, la preuve de l'importance du dommage peut être administrée par tous moyens, par le biais de tarifs, de devis de réparation, de documents comptables, d'expertises.

En ce qui concerne le préjudice matériel, la facture du fournisseur constitue la justification naturelle. Mais ce moyen n'a rien d'exclusif et, dès lors que le dommage est suffisamment établi, le responsable n'est pas fondé à lier le règlement de l'indemnité à la production de la facture.

En revanche, en matière de justification du « *manque à gagner* » c'est un mode de calcul tenant compte des charges moyennes mensuelles et de chiffre d'affaires mensuels. Enfin, il y a des cas où le préjudice ne peut pas être prouvé de façon certaine spécialement quand on parle

³⁷⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁸⁰ Cass. com., 21 déc. 1970, n° 69-10.968

³⁸¹ CA Paris, 17 oct. 1988, n° 86/19097, Iste et a. c/ Transafriac et a.

de *quantum*. Ainsi, lorsque des machines ou des modèles n'ont pas pu être présentés à une foire-expo par suite d'un incident de transport, il est évidemment difficile à l'expéditeur d'établir que cet incident l'a empêché d'enregistrer tel volume de commandes par exemple. Cependant la probabilité d'un tel préjudice est suffisamment élevée pour que l'on puisse alors, sans trop de risques, dispenser la victime d'en apporter la preuve formelle et admettre le principe de son indemnisation sur le fondement de la théorie de la perte d'une chance.

Le montant de l'indemnité est laissé à l'appréciation du juge et doit normalement correspondre au pourcentage de chances estimées perdues.³⁸²

On demande simplement à la victime de justifier son préjudice et non de justifier en plus l'exécution des réparations. Dès lors, qu'elle établit qu'il y a eu une atteinte à son patrimoine, la partie lésée a droit à une indemnité compensatrice « *dont l'utilisation échappe à tout contrôle du responsable du dommage* ». C'est ce qui a été indiqué dans l'arrêt de la première chambre civile du 16 juin 1982³⁸³.

Il en découle que la victime n'a pas à procéder au remplacement ou à la réparation avant d'avoir été indemnisée.

Faute de justification de la réalité du préjudice invoqué et de son *quantum* la demande ne peut être que rejetée. Doit ainsi être déboutée de son action en dommages-intérêts l'entreprise qui réclame réparation d'un préjudice commercial découlant de la perte d'un client, mais sans en apporter aucun élément précis sur ses relations d'affaires avec celui-ci. Cela a été jugé dans l'arrêt de la cour d'appel de Lyon du 2 mars 1983³⁸⁴.

Découle du principe de la réparation intégrale du dommage, le remboursement des frais de remise en état de la marchandise détériorée ou par le paiement d'une somme correspondante au coût de son remplacement. Ceci correspond surtout à la valeur de remplacement. L'indemnité doit rétablir aussi exactement que possible l'équilibre détruit par le dommage et replacer la victime dans la situation où elle se serait trouvée si l'acte dommageable ne s'était pas produit sans appauvrissement ni enrichissement.

³⁸² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁸³ Cass. 1^{re} civ., 16 juin 1982, n° 81-13.080, BT 1983, p. 128

³⁸⁴ CA Lyon, 2 mars 1983, BT 1983, p. 295

Ce principe a fait jurisprudence constante, pour ne citer qu'un arrêt qui le mentionne, celui rendu par la cour d'appel de Paris le 10 mai 1985³⁸⁵.³⁸⁶

La valeur des marchandises perdues ou les frais de remise en état des objets avariés doivent être calculés au jour de la décision de justice qui ordonne la réparation du dommage. Cette indemnité doit en principe s'opérer sur la base de sa facture de vente, du prix de vente et non sur la base du prix de revient de la marchandise détériorée.³⁸⁷

Le préjudice indemnisable étant explicité ci-dessus tant par sa nature que sa justification, il est important de mentionner qu'il est, comme tout mécanisme juridique, limité.

Paragraphe II : Les limitations du préjudice indemnisable

Les limitations du préjudice indemnisable s'apprécient via les limitations imposées par les contrats (I) ainsi que par le droit international et les parties (II).

I. Limitations des contrats types

Les limitations d'indemnité des contrats types sont automatiques. L'indemnité étant déjà circonscrite aux seuls dommages prévisibles et directs, elle est de surcroît règlementairement plafonnée à une somme déterminée ressortant du contrat type applicable à l'opération. La particularité fondamentale des limitations d'indemnité édictées par les contrats types réside dans leur opposabilité de plein droit à toute personne agissant sur le fondement du contrat de transport. Il importe de rappeler que ces limitations d'indemnité ne s'appliquent qu'en l'absence de stipulation écrite des parties sur la réparation du préjudice. Elles peuvent être écartées également en procédant à une déclaration de valeur ou d'intérêt spécial à la livraison. Mais aussi en cas de faute lourde.

Ces limites indemnitaires pour pertes ou avaries instituées par les contrats types couvrent la réparation de tous les dommages justifiés dont le transporteur est légalement tenu pour responsable. C'est ce que nous apprend l'article 22 du contrat type général et c'est la

³⁸⁵ CA Paris, 10 mai 1985, n° 14740, X c/ Allo Amelot Déménagement et a., BT 1985, p. 509

³⁸⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁸⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

chambre mixte dans l'arrêt du 22 avril 2005 qui confirme la validité des limites indemnitaires
388.

Le contrat type général opère la distinction de base fondée sur le poids de l'envoi. Selon le poids, l'indemnité va varier. Le contrat type fixe une limite d'indemnité à double détente. Pour les envois de moins de trois tonnes, la limite se fait par kilo de marchandises et par colis. Pour les envois de trois tonnes et plus, la limite se fait par kilo de marchandises et pour l'ensemble de l'envoi.

Dans les deux hypothèses, l'application conjuguée de ces deux limitations s'opère de la façon suivante : on calcule le montant résultant du jeu de chacune d'elles et la plus faible des sommes ainsi obtenues marque le plafond de l'indemnité due par le transporteur.

Rappelons que dans cette même limite, tous les préjudices justifiées, prévisibles et directs doivent être indemnisés.

Ces limitations se fondent sur des notions telles que le colis. Il y a une tendance jurisprudentielle à faire de la notion de « colis » une conception extensive qui est aujourd'hui consacrée par l'article 2-1 du contrat type général réputant colis tout objet « *quels qu'en soient le poids, les dimensions et le volume* ».

De plus, il y a un régime spécifique pour les UTI puisqu'elles se trouvent exclues de la définition des *colis et unités de chargement* donnée par l'article mentionné supra. Elles se voient alors consacrer des développements dédiés avec leur propre limitation d'indemnité.³⁸⁹

A l'instar des autres contrats types mais à l'identique du contrat type général, le contrat type citernes pose le principe dans son article 22, de la réparation de l'ensemble des préjudices justifiés. Il institue ensuite un système d'indemnisation à double corps. On y trouve deux plafonds d'indemnité de portée et de niveaux très différents. Le premier pour le ou les dommages subis par la marchandise transportée et le second pour tous les autres éléments de préjudice. Ces limitations d'indemnité sont applicables à tous les envois en citerne quel que soit leur tonnage.

Pour les dommages à la marchandise transportée, il y a une limitation par kilo et avec un montant maximum par envoi. Pour les autres dommages, le contrat type citerne prévoit la réparation de tous les autres préjudices justifiés avec un montant maximum par envoi. Pour que

³⁸⁸ Cass. ch. mixte, 22 avr. 2005, n° 03-14.112, Bull. civ. ch. mixte, n° 4, BTL 2005, p. 331, 340

³⁸⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

la limitation trouve à s'appliquer, il est nécessaire que l'on reste dans le domaine de la responsabilité contractuelle. En revanche qu'il soit recherché en vertu du contrat de transport ou sur un fondement quasi délictuel, le transporteur ne doit répondre que des suites directes de la mauvaise exécution de sa prestation.³⁹⁰

Le contrat type marchandises périssables sous température dirigée reprend à l'identique des dispositions et mécanismes du contrat type général. L'article 20 opère une distinction entre les envois de moins de 3 tonnes et les envois de 3 tonnes et plus en reprenant la double limite d'indemnité à l'identique.³⁹¹

Pour le contrat type animaux vivants, la limitation indemnitaire envisagée par ce contrat type présente la double caractéristique d'être variable selon l'espèce et forfaitaire par tête d'animal.

Le contrat type transports exceptionnels écorne le principe de la réparation de tous les préjudices justifiés, en réservant un sort discriminatoire et défavorable aux dommages autres que matériels. Il édicte une limitation par envoi pour les pertes ou avaries à la marchandise transportée et plafonne l'indemnisation de tous les autres dommages au double du prix de transport, hors prestations annexes.

Enfin, concernant le transport de voiture, le contrat type dissocie le dommage matériel et les autres éléments de préjudice qui sont soumis à des régimes de réparation très différents. Pour le dommage matériel, l'indemnisation va dépendre s'il s'agit d'un véhicule neuf ou d'un véhicule d'occasion encore coté à l'argus ou d'un véhicule hors cote. Le transporteur se trouve donc pratiquement tenu à réparation intégrale.

En revanche, l'indemnité pour préjudices autres que matériels est limitée à un certain montant par véhicule perdu ou avarié.³⁹²

Cette limitation exprimée par les contrats types, n'est pas la seule. En effet, des limitations existent par d'autres biais et notamment par le droit international et par les parties au contrat.

³⁹⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁹¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁹² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

II. Limitation par le droit international et par les parties au contrat

En droit international, la règle de base est la détermination du plafond d'indemnité en appliquant la limitation sur le poids manquant ou avarié et non pas sur le tonnage total de l'expédition. La preuve, si elle reste à faire, que le dommage n'affectait qu'une partie de l'envoi incombe au transporteur qui invoque le bénéfice de la limitation.

La limitation par kilo doit s'appliquer sur le poids réel de la marchandise, et non sur le poids figurant sur la lettre de voiture et qui peut être inférieur.

Par l'expression « *par kilogramme du poids brut manquant* » on peut entendre que les rédacteurs de la Convention ont entendu prendre en considération la valeur de chaque kilogramme de marchandise envisagé isolément, donc de chaque composant de l'expédition. Il semble donc appliquer la limitation à chacun des objets compris dans l'envoi ³⁹³, solution appliquée à un cas de groupage mais transposable à d'autres. Dans le cas d'un groupage, l'indemnité maximale due à chaque réclamant doit être calculée sur le poids propre de son envoi et non sur le tonnage global du lot.

Toutefois, lorsque l'avarie d'une partie de l'envoi se trouve déprécié ou inutilisable en l'état, le plafond d'indemnisation doit être calculé sur le poids total de l'envoi, et non pas seulement sur le poids de la partie avariée.

Il peut arriver des cas dans lesquels une indemnité plus élevée soit réclamée, et comme en droit interne, c'est lorsque l'expéditeur a souscrit une déclaration de valeur ou une déclaration d'intérêt spécial à la livraison mais également en cas de dol ou de faute équipollente du transporteur.

Une des principales conséquences de la « transposition » de la convention CIM est relative aux conditions d'indemnisation en trafic ferroviaire intérieur. Cette convention internationale en cas de pertes et avaries indemnise la valeur départ, dans la limite de 17 DTS par kilo de masse brute manquante ou avariée. Quant aux conditions particulières des transports combinés, elles prévoient d'autres seuils de l'indemnité. ³⁹⁴

De la même manière que les contrats types fournissent des mentions sur ces éléments-là, les parties peuvent stipuler des clauses limitatives personnelles d'indemnité. Dérogatoire au

³⁹³ CA Paris, 25 juin 2009, n° 08/09671, Covea Fleet et a. c/ Medlines Services et a., BTL 2009, p. 450

³⁹⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

droit commun, il faut pouvoir prouver que cette clause a été connue et acceptée, au moins tacitement, par son cocontractant lors de la conclusion du contrat de transport³⁹⁵. Cette dernière doit être apparente et explicite. Considérées comme faisant partie de l'économie du contrat, les limitations indemnitaires personnelles sont opposables au destinataire. De plus, elles ne doivent pas être dérisoires par rapport à la valeur de la marchandise perdue ou avariée revenant ainsi à l'exonération prohibée.

Les éléments vus au sein du chapitre premier sont généraux c'est-à-dire pouvant s'appliquer à tout dommage, que ce dernier soit survenu pendant les opérations de chargement et de déchargement ou en cours de transport. Il est nécessaire d'indiquer ces éléments qui vient renforcer notre propos et permet d'indiquer qu'il n'est pas nécessaire que ces deux étapes bénéficient d'un régime spécifique à chacun car les éléments indiqués sont généraux et s'appliquent indifféremment que le dommage se soit produit au cours du chargement et au cours du déchargement. Fait suite à la réparation du préjudice le volet assurantiel.

Chapitre II : Le volet assurantiel

Lors de l'analyse de l'assurance transport, il convient de diviser le propos afin d'être au plus près des dommages qui peuvent résulter du chargement et du déchargement, notamment par le biais de l'assurance transport en lien avec la responsabilité civile (Section I) et au travers de celle en lien avec les dommages aux véhicules (Section II).

Section I : L'assurance transport en lien avec la responsabilité civile

Il existe deux grandes formes d'assurance transport qu'il importe de bien distinguer car leur objet et leur portée diffèrent. En effet, tout le mécanisme assurantiel tourne autour de la responsabilité civile (Paragraphe I) et de la responsabilité dommage (Paragraphe II).

Paragraphe I : Responsabilité civile contractuelle vis-à-vis de la marchandise

Il existe plusieurs types de garanties responsabilité civile devant être souscrites par une entreprise de transport. Il y a la responsabilité contractuelle vis-à-vis des marchandises transportées (I) et la responsabilité civile générale (II) qui couvre les autres risques.

³⁹⁵ Cass. com., 24 mai 2005, n° 03-21.021, BTL 2005, p. 402

I. Présentation générale du principe assurantiel touchant la marchandise

Depuis le 1^{er} juillet 2012, les règles applicables à l'assurance des dommages aux marchandises sont celles du titre VII du Livre Ier du Code des assurance intitulé « *les contrats d'assurance maritime, aérienne et aéronautique, fluviale et lacustre, sur marchandises transportées par tous modes et de responsabilité civile spatiale* »³⁹⁶.

L'assurance de la marchandise permet de couvrir la marchandise en tant que telle, contre les pertes ou avaries susceptibles de survenir pendant le transport. Dans ce cas, l'assureur vérifie simplement que le sinistre s'est produit dans les conditions prévues par la police et en particulier qu'il ne résulte pas d'un risque exclu de la garantie, et il indemnise le bénéficiaire de l'assurance sans autrement s'interroger sur la responsabilité de l'entreprise de transport. Le montant de l'indemnité est, lui aussi, uniquement fonction des clauses de la police et des justifications fournies. Les limitations du voiturier par kilo, par colis n'entrent pas en ligne de compte. Il faut tenir compte des limitations d'indemnité presque toujours prévues, soit par la Convention internationale CMR, soit par les contrats types de transport ou de commission de transport, soit par les « conditions » personnelles du transporteur ou du commissionnaire.

S'il a correctement déclaré le risque et la valeur de la marchandise, l'assuré doit être intégralement dédommagé. L'assurance constitue, en général, un gage d'indemnisation notablement plus rapide, dès lors que le bénéficiaire est en mesure de fournir un dossier satisfaisant.³⁹⁷

Ce n'est qu'après avoir indemnisé le bénéficiaire que l'assureur exerce, s'il y a lieu, un recours contre le transporteur qui l'a exécuté ou contre le commissionnaire qui s'est chargé du transport. La souscription d'une assurance pour la marchandise ne supprime donc pas la responsabilité du transporteur qui continue de répondre des pertes et avaries dans les mêmes conditions et ne se met pas à l'abri du paiement d'une indemnité. La différence est qu'il trouvera en face de lui, comme réclamant, non plus directement l'expéditeur ou le destinataire, mais l'assureur subrogé dans leurs droits. C'est ce que mentionne l'arrêt de la cour d'appel de Paris le 13 mars 1986³⁹⁸. Les praticiens emploient également l'expression d'assurance *ad valorem*, qui n'est pas une déclaration de valeur, et qui permet de désigner l'assurance de la marchandise

³⁹⁶ ord. n° 2011-839, 15 juill. 2011, JO 16 juill

³⁹⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

³⁹⁸ CA Paris, 13 mars 1986, no 85-019636, Demepool c/ Hotchkiss Brandt Sogene, BT 1986, p. 423

en « fonction de la valeur ». Elle n'est pas obligatoire pour l'expéditeur mais permet de garantir les incertitudes financières liées au transport.

Il est important de faire une distinction entre l'assurance de la marchandise et la déclaration de valeur. Cette dernière se situe dans les relations entre l'expéditeur et le transporteur et se traduit simplement par un déplafonnement de l'indemnité potentielle sans rien changer au jeu des règles de responsabilité. En effet, qu'un envoi ait fait l'objet ou non d'une déclaration de valeur, le transporteur se trouve déchargé de toute indemnité s'il démontre que le dommage provient d'un vice propre de la marchandise, d'un cas de force majeure ou d'une faute de l'expéditeur, comme nous le rappelle l'article L133-1 du Code de commerce.³⁹⁹

Il existe différents types de police :

Une police au voyage garantissant la marchandise dans le cadre d'une expédition isolée.

Une police d'abonnement, elle-même susceptible de revêtir deux formes : une police à application obligatoire couvrant automatiquement toutes les expéditions de l'entreprise.

Une police à application facultative dans le cadre de laquelle seules sont couvertes certaines expéditions, au choix de l'assuré.⁴⁰⁰

On retrouve dans la police d'assurance française les deux formules classiques de garantie à savoir « tous risques » et « accidents caractérisés ». Par la première, on entend que la garantie couvre uniquement les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantité et, dans la formule « tous risques », les disparitions et vols.

Par la seconde, seuls sont couverts les dommages et pertes provenant de la réalisation d'un des événements limitativement énumérés par la police tels que la chute en cours de chargement à la suite du blocage de l'engin servant à cet effet. C'est ce qu'on retrouve à l'arrêt de la deuxième chambre civile du 16 novembre 2006⁴⁰¹,⁴⁰²

Certaines marchandises sont exclues de la garantie sauf convention contraire et prime spéciale, il s'agit d'objets à haute valeur ajoutée tels que les bijoux, fourrures, objets d'art mais aussi les animaux vivants, les marchandises classées dangereuses par les conventions, lois ou

³⁹⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴⁰⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴⁰¹ Cass. 2^e civ., 16 nov. 2006, n° 04-10.894, BTL 2006, p. 767

⁴⁰² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

règlements en vigueur. L'exclusion de ces marchandises n'est pas totale puisqu'elles vont pouvoir être assurées à des conditions ou au moyen de polices spéciales. Toutefois, il y a des risques exclus dans tous les cas, notamment les dommages qui font suite à un vice propre, à une absence ou insuffisance de conditionnement ou d'emballage, une freinte normale de route, une influence de température.

Rien n'interdit, non plus, d'insérer une exclusion de garantie pour surcharge dans une police d'assurance de responsabilité contractuelle et il est d'ailleurs fréquent que les assureurs excluent leur garantie non pas pour toute surcharge, mais à partir d'un certain seuil, généralement 15 ou 20%.⁴⁰³

Il est important de signaler que les polices de base ne couvrent pas l'emballage en lui-même. Si celui-ci présente une certaine valeur propre c'est-à-dire non incorporée au prix de la marchandise tel est le cas du conteneur. Il faut demander à l'assureur que la garantie soit étendue. Il a été jugé qu'il appartient à un assureur garantissant d'une façon générale « les marchandises confiées » d'exclure formellement les emballages s'il n'entend pas les couvrir, par le tribunal de commerce de Bordeaux le 18 août 1981⁴⁰⁴. Donc aux termes de la police française d'assurance de marchandise de référence, le défaut d'emballage fait perdre à l'expéditeur la garantie de son assureur, si une assurance a été souscrite pour la marchandise.⁴⁰⁵

Il ressort de cette présentation générale que l'aspect qui importe, notamment lorsqu'on parle de droits et d'obligation, est le recours que peuvent exercer les parties.

II. La prise de garantie possible pour la conservation du recours et de la marchandise

L'assuré a l'obligation de « prendre toutes dispositions pour conserver les droits et recours contre le transporteur ».

En matière de transport terrestre, la conservation du recours contre le transporteur requiert l'accomplissement de certaines diligences ou formalités, parfois impératives. En outre, à supposer même que le recours ait été correctement réservé, l'assuré répond de toute faute de sa part aboutissant à empêcher l'assureur de le mettre en œuvre.

La perte du recours entraîne une réduction de l'indemnité à concurrence du préjudice qui en résulte pour l'assureur. La sanction n'est donc pas, sauf disposition expresse contraire, une

⁴⁰³ Cass. 2^e civ., 16 nov. 2006, n° 04-10.894, BTL 2006, p. 767

⁴⁰⁴ T. com. Bordeaux, 18 août 1981, BT 1982, p. 125

⁴⁰⁵ Cass. 2^e civ., 16 nov. 2006, n° 04-10.894, BTL 2006, p. 767

déchéance totale de la garantie. L'inobservation des formalités requises ne rejait sur le règlement de l'indemnité d'assurance que dans la mesure où elle prive l'assureur de tout ou partie d'un recours réel. C'est ce que mentionne l'arrêt de la cour d'appel de Paris le 9 juin 1982⁴⁰⁶.⁴⁰⁷

Toutefois, l'interdit de l'article L133-1 du Code de commerce ne s'applique qu'aux clauses de non-responsabilité stipulées entre expéditeur et voiturier dans le cadre du contrat de transport. En revanche, rien ne s'oppose à ce que l'assureur de la marchandise renonce à recourir contre le transporteur, une telle renonciation ne s'inscrivant pas dans le contrat de transport mais dans un contrat d'assurance et le transporteur y restant théoriquement étranger, propos illustré au sein de l'arrêt de la Cour de cassation de Belgique le 9 avril 1981⁴⁰⁸. Toutefois, une renonciation à recours de l'assureur de la marchandise ne confère pas pour autant une immunité absolue au transporteur. En effet, l'expéditeur-assuré, qui n'a pas consenti semblable renonciation reste toujours recevable à agir contre lui nonobstant la renonciation de son assureur stipulée dans le cadre d'un contrat auquel le transporteur n'est pas partie et qu'il ne peut donc invoquer à son profit.

Par ailleurs, une renonciation à recours contre le responsable du dommage laisse subsister l'action directe contre son assureur de responsabilité. C'est ce qui ressort de l'arrêt rendu par la première chambre civile le 17 mars 1998⁴⁰⁹.⁴¹⁰

On retrouve, également sur le plan de l'assurance, cette nécessité de prendre toutes les dispositions utiles en vue du sauvetage et de la conservation de la marchandise, ce qui constitue pour le transporteur ou le destinataire une obligation constante, dont l'inobservation peut entraîner la perte du droit à indemnité ou garantie. Ces nécessités ont été ajustées au mode de transport et à la nature des marchandises puisque les assureurs ont proposé des garanties spécialement adaptées. C'est le cas pour le transport en citerne, c'est une garantie qui couvre en plus des « événements caractérisés », les risques inhérents aux erreurs d'emportage et de dépotage ainsi que la rupture de flexibles. En effet, c'est lors de ces manipulations au chargement et au déchargement que les erreurs sont les plus fréquentes car les opérations sont des plus techniques et délicates.

⁴⁰⁶ CA Paris, 9 juin 1982, BT 1982, p. 405

⁴⁰⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴⁰⁸ Cour de cassation de Belgique, 9 avr. 1981, BT 1981, p. 455.

⁴⁰⁹ Cass. 1re civ., 17 mars 1998, no 96-12.249, Bull. civ. I, no 111, p. 73

⁴¹⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Tout comme pour le contrat type citernes, il y a une couverture pour les transports sous température dirigée. Toutes les polices d'assurance de responsabilité contractuelle excluent de la garantie les denrées périssables et le risque « influence de la température ». Or la souscription d'une assurance pour des transports sous température dirigée efface nécessairement cette exclusion et implique renonciation de l'assureur à s'en prévaloir.

De plus, dans la continuation de cette idée de conservation de la marchandise endommagée on considère donc que, sauf urgence, le destinataire doit conserver la marchandise pendant un minimum de temps. Le délai peut être fixé à 15 jours pour permettre au transporteur d'aviser son assureur du sinistre. Ce dernier dispose pour cela d'un délai de 5 jours pour décider de la conduite à tenir.⁴¹¹

La garantie de l'assureur n'est jamais financièrement illimitée. Les conditions particulières de la plupart des polices comportent des limitations de garantie par kilo, par colis, par envoi qui ne sont le plus souvent que la reproduction des limitations d'indemnité légales ou conventionnelles. L'indemnité d'assurance a normalement pour double limite, d'une part le prix de revient de la marchandise au lieu de destination majoré d'un maximum de 20% et, d'autre part, la valeur d'assurance déclarée par le souscripteur qui constitue en toute hypothèse le plafond de l'indemnité.

La garantie de l'assureur comporte également un plafond général de couverture par véhicule, attelage, sinistre ou encore par événement. Notons que la stipulation d'un plafond de couverture ne signifie pas exclusion et rejet des sinistres d'un montant supérieur. L'assureur les prend bien en charge mais uniquement à concurrence du maximum fixé.

C'est la détermination de ce plafond général qui soulève des difficultés puisque d'après la jurisprudence, l'expéditeur n'est pas tenu d'informer le transporteur de la valeur des marchandises pour lui permettre de s'assurer en conséquence. En théorie, le transporteur doit s'assurer de manière à être complètement garanti en cas de sinistre, c'est-à-dire autant pour les envois « ordinaires » de moins de 3 tonnes que pour les envois « ordinaires » de trois tonnes et plus.

En revanche, pour les transports internationaux, la plupart des transporteurs font le choix du compromis consistant à retenir un plafond de garantie raisonnable et à se ménager la possibilité

⁴¹¹ Cass. 1re civ., 17 mars 1998, no 96-12.249, Bull. civ. I, no 111, p. 73

d'élever ponctuellement ce plafond en cas de prise en charge d'un envoi d'une valeur supérieure. ⁴¹²

Notons également que le souscripteur naturel de l'assurance est le propriétaire des marchandises lui-même. Afin d'identifier la personne qui a un intérêt à la souscription de la garantie, il convient de se référer au contrat de vente dans la mesure où celui-ci désigne la partie qui subira les conséquences d'un transport défectueux.

En droit interne, cette question est réglée par les dispositions de l'article L132-7 du code de commerce en vertu desquelles « *la marchandise, sortie du magasin du vendeur ou de l'expéditeur, voyage, s'il n'y a convention contraire, aux risques et périls de celui à qui elle appartient* ». Les risques liés au transport pèsent donc sur le propriétaire de la marchandise. En principe, en application de l'article 1583 du Code civil, la propriété est transférée à l'acheteur dès la conclusion du contrat de vente. Cependant, en présence de choses de genre, le transfert de propriété n'a lieu qu'au moment de l'individualisation de la marchandise comme cela a été le cas de l'arrêt de la chambre commerciale du 17 avril 1961 ⁴¹³.

En matière de transport international, les INCOTERMS énoncent que les risques du transport sont à la charge de l'acheteur à partir du moment où le vendeur a livré la marchandise. ⁴¹⁴

Il convient de rappeler le débat formulé au sein du titre premier sur ce qui dépend de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité extracontractuelle. En assurance, ce débat est de nature à exister avec la garantie optionnelle « dommages aux biens remis ». Cette garantie couvre notamment la responsabilité qui peut incomber au transporteur en cas de choc accidentel causant des dommages aux marchandises qui lui sont confiées au cours de leur entreposage ou de leur manutention, c'est-à-dire à un moment où elles ne sont pas ou plus sous « contrat de transport » et ne bénéficient donc pas des garanties de la responsabilité contractuelle. ⁴¹⁵

En cas de sinistre, les juges appliqueront alors la responsabilité propre au regard des obligations contractuelles du transporteur et de ses limitations de responsabilité qui peuvent être écartées selon la nature du contrat retenue pour ces prestations logistiques.

⁴¹² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴¹³ Cass. com., 17 avr. 1961, no 58-12.862, BT 1961, p. 199

⁴¹⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴¹⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Ces éléments ressortant de l'assurance vis-à-vis des marchandises est englobée dans un ensemble. En effet, après l'assurance couvrant les biens, il est temps de s'intéresser à l'autre grand pan de l'assurance qui est la responsabilité civile générale.

Paragraphe II : Responsabilité civile générale

L'assurance peut couvrir la responsabilité contractuelle du transporteur ou du commissionnaire. Il ne s'agit plus ici d'assurer la marchandise en elle-même. Ce que le transporteur ou le commissionnaire de transport demande à sa compagnie d'assurance, c'est de le garantir contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'il est susceptible d'assumer vis-à-vis de ses clients expéditeurs ou destinataires, et finalement de régler en son lieu et place les indemnités dont il pourrait être tenu du fait de la mauvaise exécution du contrat de transport ou de commission de transport. La garantie de la compagnie d'assurance est donc, dans ce cas, directement liée à la responsabilité de l'assuré, ce qui signifie qu'elle ne peut être mise en œuvre que si le transporteur ou le commissionnaire est responsable et uniquement dans les limites de cette responsabilité.⁴¹⁶

Dans la pratique, elle permet de couvrir la responsabilité contractuelle du transporteur dont la souscription est généralement exigée par les donneurs d'ordre. L'article L173-17 et suivants du Code des assurances sont relatifs aux obligations de l'assureur et de l'assuré et applicables à l'assurance responsabilité du transporteur.

Elle permet aussi de couvrir un autre risque qui réside dans l'insolvabilité du transporteur lorsqu'il s'agit d'un dommage important notamment corporel. Il reste, en pareil cas, la possibilité d'une action directe contre son assureur.⁴¹⁷

Il ressort de cette insuffisance de couverture, le devoir de conseil de l'assureur. En raison de cette obligation qui pèse sur lui, l'assureur peut voir sa responsabilité engagée du fait de l'insuffisance des garanties souscrites au regard des activités de l'assuré. C'est ce que mentionne l'arrêt de la cour d'appel d'Amiens le 20 novembre 2012⁴¹⁸. En revanche, il n'incombe au transporteur aucune obligation particulière de conseil en matière d'assurance. Il revient en conséquence à l'expéditeur d'envisager lui-même la souscription d'une police

⁴¹⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴¹⁷ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴¹⁸ CA Amiens, ch. éco., 20 nov. 2012, no 08/02680

d'assurance offrant une couverture plus large que celle de l'assurance de responsabilité civile du transporteur.⁴¹⁹

Toutefois, ce risque couvert de la responsabilité est vu comme « immatériel » et son montant semble difficile à déterminer. La détermination du montant résulte de la déclaration faite par l'assuré lors de la souscription, lequel doit apporter des réponses exactes aux questions posées par l'assureur, généralement sous forme de questionnaire. Ce formulaire de déclaration permet à l'assureur d'évaluer le risque qu'il doit prendre en charge. Lorsqu'en cours de contrat, la déclaration ainsi faite devient caduque du fait des changements ayant pour effet d'aggraver le risque ou d'en créer un nouveau, l'assuré doit déclarer ces nouvelles circonstances à son assureur par lettre recommandée. Il doit le faire dans les 15 jours suivant la date à laquelle il en a eu connaissance.

Cependant, la fausse déclaration appelle à des conséquences diverses. Si elle est non intentionnelle et si elle est constatée avant la survenance du sinistre, l'assureur peut, soit maintenir le contrat avec en contrepartie une augmentation de la prime due par l'assuré, soit résilier le contrat dix jours après notification par lettre recommandée. En revanche, lorsque sa découverte est postérieure au sinistre, l'indemnité versée à l'assuré est réduite au prorata entre les primes payées et celles qui auraient été dues dans l'hypothèse où l'assuré aurait fait une déclaration exacte.

Si, toutefois, la fausse déclaration est intentionnelle, l'assuré encourt la nullité de son contrat si et seulement si cette fausse déclaration a changé l'objet du risque ou influencé l'opinion de l'assureur. La charge de la preuve incombe nécessairement à l'assureur.⁴²⁰

La responsabilité civile générale comporte trois garanties indissociables telles que la responsabilité civile exploitation ; la responsabilité civile professionnelle et la défense pénale et recours suite à accident.

Il existe en plus des garanties optionnelles relatives à la garantie Responsabilité civile professionnelle telles que les dommages causés aux tiers résultant d'une erreur commise à l'occasion des opérations de dépotage chez le destinataire ou du nettoyage de la citerne.⁴²¹

⁴¹⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴²⁰ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴²¹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

L'assurance civile exploitation comprise dans la générale permet d'assurer l'entreprise de transport et le transporteur (chef d'entreprise) en cas de dommage corporels, matériel ou immatériels causés à autrui dans le cadre du fonctionnement quotidien de l'entreprise et ne relevant pas de la responsabilité civile professionnelle que l'on verra par la suite. Est, par exemple, assurer le sinistre qui fait suite au déchargement de colis, qui par la maladresse du conducteur salarié a endommagé la vitrine d'un commerce. ⁴²²

Par la suite, on trouve la responsabilité civile en cas de dommages corporels, matériels ou immatériels causés à autrui dans le cadre de la responsabilité civile professionnelle. Elle peut être actionnée lorsqu'un transporteur se trompe et ne livre pas la marchandise au bon endroit. Le temps de réacheminer la marchandise à destination correcte, l'acheteur a perdu tout le bénéfice de la foire-exposition dans laquelle les marchandises devaient être livrées. La responsabilité du transporteur sera certainement engagée et le contrat garantira alors les dommages et intérêts dus à son client comprenant le remboursement de certains frais et son éventuel manque à gagner. ⁴²³

Cette responsabilité englobe également ce qu'on appelle la dépense pénale et recours suite à accident. Elle apporte à l'assuré les moyens juridiques et financiers nécessaires pour se défendre en cas de poursuite devant les juridictions.

Cette garantie concerne la situation dans laquelle le transporteur surveille les opérations de chargement de son véhicule, effectuées par l'expéditeur lorsqu'un paquet tombe sur le crâne d'un des préposés de l'expéditeur, du fait du mauvais arrimage du palan. La garantie prendra en charge le recours en réparation de son préjudice corporel contre l'usine et son assureur de responsabilité civile.

On peut ajouter que la clause « vol » est généralement une clause additionnelle à la police couvrant la responsabilité du transporteur national de marchandises par route. ⁴²⁴

L'imposition de devoirs et obligations au transporteur, peut avoir des conséquences sur la responsabilité civile. En effet, si un dommage provient d'un manquement dans l'obligation de vérification qui pèse sur le voiturier corrélée au devoir de renseignement peut entraîner la

⁴²² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴²³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴²⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

mise en œuvre de la responsabilité civile générale du transporteur notamment au regard de la sécurité de la circulation.⁴²⁵

La responsabilité civile étant explicitée et écumée de manière générale, il convient de s'intéresser à l'assurance transport mise en œuvre lors de dommages aux véhicules.

Section II : L'assurance transport en lien avec les dommages aux véhicules

Cette assurance en lien avec les dommages aux véhicules ne peut être que l'assurance qui couvre la responsabilité civile automobile (Paragraphe I). Pour étayer le propos et avoir une vision comparative, il est nécessaire ensuite d'analyser la responsabilité civile et automobile dans les autres modes de transports (Paragraphe 2).

Paragraphe I : La responsabilité civile automobile

Cette responsabilité civile se trouve attachée à l'assurance de responsabilité civile « automobile ». Cette dernière est obligatoire en France et incombe donc à chaque transporteur. C'est l'obligation de réparer les dommages causés à autrui. En matière d'assurance automobile, il s'agit de réparer les dommages causés par votre voiture : dégâts matériels, blessures, maladie, décès. La réparation des préjudices peut nécessiter des sommes importantes. On se protège par la souscription d'une assurance responsabilité civile automobile.⁴²⁶

C'est alors qu'on retrouve l'application, au sein de cette assurance, de la loi du 5 juillet 1985⁴²⁷ dit loi Badinter qui améliore les conditions d'indemnisation des victimes d'accident de la circulation impliquant un véhicule terrestre à moteur, notamment pour les conséquences corporelles.

En effet pour la mettre en œuvre il faut un accident de la circulation qui implique un véhicule terrestre à moteur. L'accident est considéré comme étant tout fait involontaire et extérieur à la victime. Se trouve en conséquence exclu de cette définition le fait volontaire. De plus, cet accident doit avoir un lien avec la circulation. C'est le cas lorsque le véhicule est en mouvement

⁴²⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴²⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴²⁷ L. n° 85-677, 5 juill. 1985, JO 6 juill

dans un lieu ouvert ou non à la circulation publique ou lorsqu'il est en stationnement dans un lieu ouvert à la circulation publique.

Il faut que le véhicule soit impliqué dans l'accident c'est-à-dire qu'il y ait collision ou pas, il faut que le véhicule soit intervenu, à quelque titre que ce soit, dans la survenance de l'accident, c'est ce que nous affirme l'arrêt de la deuxième chambre civile de la Cour de cassation le 14 novembre 2002 ⁴²⁸, ⁴²⁹

Par suite de l'implication dans l'accident, il faut également une implication dans le dommage, la victime doit alors rapporter la preuve, non seulement de la responsabilité d'un tiers, mais également du lien de causalité entre les dommages et les faits.

Enfin, la notion centrale ressort de celle du véhicule terrestre à moteur. La loi n'a pas défini cette notion. Toutefois, l'article L110-1 du Code de la route définit le véhicule terrestre à moteur comme « *tout véhicule terrestre pourvu d'un moteur de propulsion, y compris les trolleybus, et circulant sur route par ses moyens propres, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails* ». Mais la jurisprudence penche plutôt pour un rapprochement avec le droit des assurances. Ainsi, convient-il, s'agissant de la définition du véhicule terrestres à moteur, de s'inspirer de la définition donnée par la directive européenne du 24 avril 1972 ⁴³⁰ et reprise dans l'article L211-1 du Code des assurances où « *tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que ses remorques, même non attelées* ».

Ainsi un engin qui ne servirait qu'au transport de marchandises dans un lieu non ouvert à la circulation publique tel qu'un transpalette est un véhicule terrestre à moteur. L'accident devrait, normalement, être pris en charge par l'assureur automobile. Cependant, les assureurs garantissent généralement la responsabilité civile encourue du fait de l'utilisation de ce type de véhicule par des contrats de responsabilité civile exploitation.

Les victimes d'accident quels que soient les dommages qu'elles ont subis (matériels ou corporels), ont droit à leur réparation intégrale. L'assureur direct doit apprécier le droit à indemnisation de son client comme le ferait une juridiction.

Pour le contrat type citernes, les flexibles constituent des accessoires du véhicule et les dommages corporels résultant de leur présence au sol sont couverts par l'assurance automobile

⁴²⁸ Cass. 2^e civ., 14 nov. 2002, n° 00-20.594, Bull. civ. II, n° 252

⁴²⁹ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴³⁰ Dir. Cons. CE n° 72/166, 24 avr. 1972, JOCE 2 mai, n° L 103

obligatoire car ils sont rattachés au véhicule. Ces éléments ont fait l'objet d'un arrêt de la première chambre civile du 4 avril 1995 ⁴³¹, ⁴³²

Pour mêler les diverses assurances, si à la suite d'un accident de la circulation imputable à un tiers, des marchandises sont endommagées dans le camion qui a subi l'accident. Le propriétaire de ces marchandises a la possibilité, soit de faire intervenir son assureur « marchandises transportées », soit d'exercer un recours contre l'assureur du véhicule responsable. Après avoir procédé à l'indemnisation de son assuré, l'assureur direct va disposer d'un recours pour certains postes de préjudice, c'est-à-dire que les assureurs sont convenus de limiter les recours aux seuls dommages subis directement par le véhicule.

En effet, cette dernière recouvre plusieurs garanties, notamment le dommage tous accidents. Il s'agit de la garantie la plus étendue, son objet étant de garantir les dommages subis par le véhicule à la suite d'un choc, quelles que soient les conditions de survenance de l'accident, avec ou sans collision, tiers connu ou inconnu.

Il y a ensuite la version « réduite » de la garantie dommages tous accidents. Cette garantie intervient en effet uniquement dans la mesure où les dommages résultent d'une collision avec un tiers identifié. Dans la garantie, rentrent en compte également, le bris de glace, l'incendie, le vol, les catastrophes naturelles. ⁴³³

Il faut envisager l'hypothèse des accidents concernant uniquement le véhicule routier, il peut survenir lors d'une perte de contrôle ayant occasionné des dommages à la remorque. L'obligation de souscrire un contrat d'assurance pour toute personne qui entend mettre en circulation un véhicule terrestre à moteur est étendue au propriétaire de remorques. Le propriétaire de la remorque est en droit d'en demander réparation au conducteur ou au gardien. Mais la garantie de responsabilité civile qui aura été souscrite ne permet pas de prendre en charge ce type de dommage. En effet, sont obligatoirement exclus de l'assurance de responsabilité civile les dommages subis par « *les immeubles, choses ou animaux loués ou confiés au conducteur à n'importe quel titre* » ressort de l'article R211-8, 4° du Code des assurances.

⁴³¹ Cass. 1re civ., 4 avr. 1995, no 91-17.011, Bull. civ. I, no 152

⁴³² Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴³³ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

Une remorque étant indéniablement une chose confiée au conducteur à un titre quelconque, l'assureur de responsabilité sera mis hors de cause.⁴³⁴

De plus, certains engins non soumis à l'obligation d'assurance automobile mais qui sont considérés comme des véhicules terrestres à moteur, sont englobés au sein de la garantie responsabilité civile exploitation. Ceci permet de couvrir la responsabilité qui peut incomber au transporteur en cas de dommages subis par des engins de manutention non soumis à obligation d'assurance automobile et qui lui sont prêtés par ses clients pour procéder au déchargement du véhicule.⁴³⁵

Après avoir étudié la responsabilité civile automobile en transport routier, afin de compléter l'étude il convient d'analyser maintenant la responsabilité civile dans les autres transports.

Paragraphe II : La responsabilité civile et automobile dans les autres transports

Il convient de faire une petite incartade en ce qui concerne le transport combiné route/mer. En effet, le transporteur terrestre peut être amené à effectuer des traversées fluviales ou maritimes, en embarquant le véhicule et la marchandise sur un car-ferry.

Dans cette hypothèse, l'article 2 de la CMR déclare la convention applicable à l'ensemble de l'opération s'il n'y a pas rupture de charge, c'est-à-dire lorsque le véhicule routier se trouve chargé sur l'autre mode de transport. Au contraire, le régime de la CMR cesse de s'appliquer lorsque l'envoi est transbordé à bord du navire, à la suite d'une rupture de charge.

En conséquence, les spécificités du droit maritime sont susceptibles de s'appliquer dans les rapports du transporteur routier tant avec l'armement qu'avec l'expéditeur ou le destinataire. Il convient de garder à l'esprit que les dispositions maritimes prévoient la réparation de tous les dommages justifiés, et non plus seulement du préjudice matériel comme en CMR.

Afin de tenir compte de cette situation, il est fortement recommandé aux transporteurs routiers de s'assurer à la fois contre les risques terrestres et les risques maritimes. Les compagnies de car-ferries proposent d'ailleurs souvent une assurance garantissant à la fois la marchandise, le corps du véhicule et la contribution d'avarie commune. Mais les entreprises de transport ont également la faculté de souscrire cette même garantie auprès de leur assureur, soit dans le cadre

⁴³⁴ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴³⁵ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

d'une police d'abonnement maritime, soit à l'intérieur de leur police responsabilité civile, qui pourra prévoir une couverture forfaitaire pour le véhicule et pour la marchandise moyennant une prime fixe au voyage.⁴³⁶

Que ce soit en transport ferroviaire ou en transport fluvial et comme dans la plupart des modes de transport, deux sortes de polices d'assurance coexistent, l'assurance de responsabilité souscrite par les transporteurs et l'assurance couvrant la marchandise.

En droit fluvial, la première découle de l'arrêté du 29 juin 1942⁴³⁷ qui institue une obligation d'assurance responsabilité civile à la charge du transporteur fluvial. En droit ferroviaire, on fera mention que, lors d'un sinistre, les assurances doivent tenir compte, en plus de la marchandise transportée et du matériel roulant, des installations fixes qui permettent la circulation de ce dit matériel.

Concernant la seconde, les principes et objets sont les mêmes.

Ces étapes étant au cœur du transport, il est utile de soumettre les intervenants à des obligations assurantielles. En effet, des sinistres peuvent survenir lors d'un chargement et d'un déchargement soit d'une manière directe lors de l'opération soit, d'une manière plus indirecte survenue en cours de transport mais trouvant son origine dans un défaut de chargement.

Il est nécessaire de mentionner après cette étude globale de l'assurance en droit des transports, que cette dernière ne touche pas directement les opérations de chargement et de déchargement et possède là encore une vision plus générale. C'est une vision globale de l'assurance par le détail des assurances et leur mise en œuvre à l'occasion d'un transport de marchandise. Cette étude assurantielle permet de renforcer la réflexion autour du régime juridique du chargement et du déchargement. Puisqu'en rapprochant ces éléments généraux à ces opérations on peut voir que ces dernières sont traitées de manière similaire. En conséquence, elles ne semblent pas avoir d'un régime spécifique dans le domaine assurantiel. La marche à suivre étant de rechercher le point de départ du sinistre, la cause de ce dernier. Après avoir trouvé, il convient d'appliquer les garanties issues du contrat d'assurance.

La même réflexion peut entraîner le même postulat pour ce qui est du volet responsabilité, détaillé en Titre I.

⁴³⁶ Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

⁴³⁷ Arr. min. 29 juin 1942, art. 14

Conclusion

Le développement et la réflexion qui viennent d'être menés ont permis de soulever plusieurs débats et de comprendre un peu plus le fonctionnement des opérations de chargement et de déchargement dans leur entièreté.

On peut voir que ces opérations sont encadrées dans un cadre juridique français complet et détaillé, qui mentionne et explore tous les détails, les approches et les situations qui peuvent en découler. Cette réglementation des contrats types n'est pas la seule à nous apprendre des éléments sur le chargement et le déchargement puisque les différents modes de transport ainsi que le mode d'acheminement des marchandises nous en indiquent tout autant.

Dans ce domaine, la sécurité des intervenants, de la marchandise mais encore l'environnement est primordial. Tout se trouve au départ de l'opération de chargement, alors une simple erreur ou faute dans sa réalisation peut engendrer tout une série de conséquences. C'est à ce moment-là, qu'il est important de mentionner le régime de responsabilité et de l'indemnisation qui entoure ces opérations.

La spécificité dans le régime des opérations de chargement et de déchargement découle surtout des caractéristiques de la marchandise, de la spécificité du mode de transport qui impose des réglementations particulières.

Toutefois, intrinsèquement au chargement et au déchargement, ces dernières ne possèdent aucune spécificité dans leur fonctionnement qui serait à même de déclencher un régime spécial, propre à chacun.

Ces opérations ne font que s'adapter aux caractéristiques mentionnées plus haut, et pour le transport il est seulement nécessaire d'appliquer une réglementation qui est spécifique à la nature de la marchandise, aux caractéristiques de l'envoi tel que le poids, le volume, au mode de transport sans besoin de toucher au régime du chargement et du déchargement.

C'est alors que le déchargement peut apparaître comme un chargement inversé. En effet, dans la très grande majorité des cas, les règles imposées pour le chargement se retrouvent de façon similaire pour le déchargement.

Ces règles ne sont que le miroir l'une de l'autre. Il apparaît alors que l'existence d'un régime spécifique pour chaque étape n'est pas nécessaire. L'existence d'un régime commun englobant les deux est suffisant.

En conclusion, après avoir réalisé l'étude présentée dans ce mémoire, je ne vois pas de raisons majeures qui imposeraient un régime propre à chaque opération considérée. Ceci permet d'affirmer à mon sens l'unité du régime du chargement et du déchargement de l'ensemble routier et non de leur unicité.

Bibliographie

ACTES OFFICIELS

- Sources internationales

CLNI, Convention sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure, adoptée en 1988, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2019.

CMNI, Convention relative au contrat de transport de marchandise de marchandises en navigation intérieure, adoptée le 3 octobre 2000, entrée en vigueur le 1^{er} avril 2005.

CMR, Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, adoptée le 19 mai 1956, entrée en vigueur le 2 juillet 1961.

OTIF, Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), adoptée le 9 mai 1980, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2006. Appendice B – Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).

TMD, Arrêté relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, du 29 mai 2009, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2009.

- Sources européennes

ADR, Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, signée le 30 septembre 1957, entrée en vigueur le 29 janvier 1968.

Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses. P.40

Directive 72/166/CEE du Conseil du 24 avril 1972 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité. P.139

- Table de Jurisprudence

Cass. com., 15 mai 2001, n° 98-19.651, Bull. civ. IV, n° 92, BTL 2001, p. 416

Cass. com., 25 mai 1993, n° 91-10.350

Cass. com., 19 mai 2015, no 13-25.264

Cass. com., 21 juill. 1987, no 86-10.403, BT 1987, p. 516

Cass. com., 21 juill. 1987, no 86-10.403, BT 1987, p. 516

Cass. 1^{re} civ., 25 févr. 1997, no 94-19.685, Bull. civ. I, no 75

Cass. com., 29 nov. 2017, no 16-23.105, BTL 2017, no 3670, p. 723

Cass. com., 13 nov. 1990, no 88-20.107, BTL 1991, p. 241, décision rendue sur ce qui était alors l'article 1384, alinéa 1er du Code civil

Cass. com., 21 oct. 2020, no 19-15.119

Cass. com., 7 févr. 2018, n° 16-18.140 et, sur renvoi, CA Basse-Terre, 14 janv. 2019, n° 18/00392, Geodis Freight Forwarding c/ Simat Batiment et a.

Cass. com., 16 nov. 1983, no 79-17.031, BT 1984, p. 385

Cass. com., 8 oct. 2003, no 02-10.165, BTL 2003, p. 691

Cass. com., 11 mai 1981, no 79-15.724, BT 1981, p. 356 ; CA Aix-en-Provence, 18 déc. 1984, no 82/11892, La Littorale c/ Éts Vernetic

Cass. com., 11 mai 1981, no 79-15.724, BT 1981, p. 356 ; CA Aix-en-Provence, 18 déc. 1984, no 82/11892, La Littorale c/ Éts Vernetic

Cass. com., 23 mai 1989, no 87-20.164, BT 1989, p. 514

Cass. com., 5 juill. 1988, no 87-12.024

Cass. com., 10 déc. 1962, n° 59-13.032, BT 1963, p. 125

Cass. com., 15 juill. 1986, n° 85-13.409, BT 1986, p. 542, en international

Cass. com., 4 oct. 1971, n° 70-11.545, BT 1972, p. 125

Cass. com., 6 févr. 1968, n° 65-12.575, BT 1968, p. 109

Cass. com., 15 févr. 1982, n° 79-16.347, BT 1982, p. 182

Cass. com., 22 juill. 1986, n° 84-11.792, BT 1986, p. 516

Cass. com., 8 févr. 1982, n° 78-14.412, BT 1982, p. 195

Cass. com., 12 oct. 1981, n° 79-16.599, BT 1981, p. 576 ; CA Paris, 2 déc. 1981, BT 1982, p. 7

Cass. com., 13 avr. 1976, no 74-12.802, BT 1976, p. 257

Cass. com., 20 févr. 2001, no 98-21.950

Cass. com., 21 oct. 2020, no 19-16.206

Cass. com.; 19 mars 1985, n°83-12.928

Cass. com., 14 avr. 1964, no 59-11.438, BT 1964, p. 195

Cass. com., 8 févr. 1994, no 91-16.494, Bull. civ. IV, no 59, BTL 1994, p. 233

Cass. ass. plén., 6 oct. 2006, no 05-13.255, Bull. civ. ass. plén., no 9

Cass. com., 15 mai 1972, no 71-12.096, BT 1972, p. 438

Cass. com., 11 déc. 1990, no 89-15.392, BTL 1991, p. 83

Cass. com., 3 mars 1998, no 95-20.628, Bull. civ. IV, no 92, BTL 1998, p. 231
Cass. com., 9 juill. 1996, no 94-17.527, Bull. civ. IV, no 217
Cass. com., 22 nov. 2011, n° 10-20.599, BTL 2011, p. 719
Cass. com., 18 sept. 2007, n° 06-13.097, BTL 2007, p. 579 et 587
Cass. com., 17 nov. 2009, no 08-19.808
Cass., 22 janv. 1934, BT 1934, p. 46
Cass. com., 11 déc. 2019, n° 18-11.195 et **Cass. com.**, 25 mars 2021, n° 19-22.708, arrêt
Cass. com., 3 janv. 1979, n° 77-12.469, BT 1979, p. 121
Cass. com., 5 juill. 1976, n° 75-11.248, Bull. civ. IV, n° 229, BT 1976, p. 377
Cass. com., 24 oct. 1989, n° 88-10.955, BT 1990, p. 99
Cass. com., 10 févr. 1969, n° 66-14.104, BT 1969, p. 107
Cass. com., 5 juin 1972, n° 71-10.534, BT 1972, p. 484
Cass. com., 5 mai 2004, n° 02-18.951, BTL 2004, p. 371
Cass. com., 3 mai 1976, n° 75-10.439, BT 1976, p. 317
Cass. com., 17 mai 1983, n° 81-16.044, BT 1983, p. 445
Cass. com., 21 déc. 1970, n° 69-10.968
Cass. 1^{re} civ., 16 juin 1982, n° 81-13.080, BT 1983, p. 128
Cass. ch. mixte, 22 avr. 2005, n° 03-14.112, Bull. civ. ch. mixte, n° 4, BTL 2005, p. 331, 340
Cass. com., 24 mai 2005, n° 03-21.021, BTL 2005, p. 402
Cass. 2^e civ., 16 nov. 2006, n° 04-10.894, BTL 2006, p. 767
Cour de cassation de Belgique, 9 avr. 1981, BT 1981, p. 455.
Cass. 1^{re} civ., 17 mars 1998, no 96-12.249, Bull. civ. I, no 111, p. 73
Cass. 1^{re} civ., 17 mars 1998, no 96-12.249, Bull. civ. I, no 111, p. 73
Cass. 2^e civ., 14 nov. 2002, n° 00-20.594, Bull. civ. II, n° 252
Cass. 1^{re} civ., 4 avr. 1995, no 91-17.011, Bull. civ. I, no 152
Cass. ass. plén., 14 avr. 2006, n° 04-18.902, Bull. civ. ass. plén., n° 6
Cass. com., 4 févr. 1986, n° 84-10.633, BT 1986, p. 197
CA Paris, 10 avr. 2014, n° 12/09417, Sempertrans c/ Transports Trazit, BTL 2014, p. 698
CA Aix-en-Provence, 30 mars 2006, no 04/03760, X c/ Chronopost et a., BTL 2007, p. 183
CA Paris, 5 juin 2001, no 1999/15270, Mutuelles du Mans Assurances c/ STMO et a., BTL 2001, p. 490
CA Paris, 31 mars 2011, n° 09/10223, Phaselys c/ Albingia et a.
CA Lyon, 27 juin 2013, n° 12/04609, ABC Minet c/ Beillard Transports et a

CA Paris, 5 juin 2001, no 1999/15270, Mutuelles du Mans Assurances c/ STMO et a., BTL 2001, p. 490

CA Rouen, 27 mai 1999, n° 1413/97, SAMD c/ Westerlund France, BTL 1999, p. 478

CA Paris, Pôle 5, ch. 4, No RG : 09/19283, 21 septembre 2011 ; SAS Geodis Wilson France contre SAS Alstom Grid et a

CA Paris, 7 avr. 1981, BT 1981, p. 304

CA Paris, 23 janv. 2020, n° 16/09809, Allianz Global et a. c/ DHL Solutions France et a., explicite

CA Lyon, 14 janv. 2011, n° 09/03027, Covea Fleet et a. c/ K2 Grafic et a., BTL 2011, p. 78

CA Versailles, 25 sept. 2008, no 07/02521, Sacomat c/ Me Mauras ès qual. et a., BTL 2008, p. 765

CA Paris, 6 avr. 2011, no 08/10754, Rabuel c/ Agility et a

CA Paris, 7 juill. 1982, BT 1982, p. 430

CA Rennes, 25 sept. 1991, no 00645/90, Le Berre c/ Sernam, BTL 1992, p. 310

CA Paris, 30 sept. 1981, BT 1981, p. 514, et CA Aix-en-Provence, 13 déc. 1984, no 82/11895, Sonitram c/ Phytoderma & Laboratoires et a., BT 1985, p. 411

CA Paris, 17 févr. 1988, no 86/3640, Air France c/ Nieuw Rotterdam)

CA Reims, 28 juin 1977, BT 1977, p. 419, pourvoi rejeté par Cass. com., 7 mai 1980, n° 77-14.009, BT 1980, p. 344

CA Nancy, 2 oct. 1997, no 94000175, Transpelor c/ Bihl Environnement, BTL 1998, p. 337

CA Montpellier, 24 sept. 2013, no 12/02430, Q.R.O. c/ Allianz Versicherung

CA Paris, 21 mars 2013, no 10/20669, Ace European Group et a. c/ Gérard Manutention et a., BTL 2013, p. 318

CA Metz, 27 sept. 2012, n°10/01429, Sté Somodia c/ FM Logistic France

CA Nancy, 8 oct. 1996, no 2075/96, Cilomate location c/ Sablemat et a.

CA Paris, 16 janv. 1979, BT 1979, p. 208 ; CA Paris, 5 déc. 1980, BT 1981, p. 118

CA Paris, 20 déc. 1989, n° 87/12485, Groupe Drouot c/ Scac Dieppe transport

CA Paris, 17 mars 1977, BT 1977, p. 196 ; CA Reims, 3 mars 1980, BT 1980, p. 237

CA Montpellier, 27 nov. 2012, n° 11/05724, TAB c/ Generali, BTL 2013, p. 18

CA Aix-en-Provence, 4 déc. 1956, BT 1957, p. 143

CA Lyon, 21 nov. 1984, n° 4079, Transports Rapides Joyau c/ Chanut expansion

CA Aix-en-Provence, 23 mai 1991, n°89/10448, X c/ Roque international

CA Paris, 23 mai 1985, n° 09467, Calberson international c/ Axe

CA Colmar, 28 nov. 1979, BT 1980, p. 77

CA Aix-en-Provence, 21 avr. 2016, no 15/11496, Perrenot Aix c/ EURL Fanfan et a., BTL 2016, no 3595, p. 268

CA Aix-en-Provence, 24 mai 1967, BT 1968, p. 70, pourvoi rejeté par Cass. com., 10 juin 1969, no 67-13.838, BT 1969, p. 267

CA Paris, 26 févr. 1997, no 8957/95, Attim Production c/ SNTP et a

CA Paris, 22 mai 2002, n° 2000/20378, Azur Assurances c/ X et a., BTL 2002, p. 563

CA Aix-en-Provence, 30 mars 2017, n°14/08819, BTL n° 3643

CA Pau, 2^e ch., 17 mars 2014, n° 13/00053 ; BTL n° 3499

CA Paris, 29 sept. 1993, no 4541/91, UAP c/ Deugro Transports, BTL 1993, p. 791

CA Chambéry, 16 nov. 2010, no 09/02220, Logwin Road et a. c/ Allianz Global et a.)

CA Paris, 4 juin 2008, no 06/07213, précité ; CA Pau, 10 sept. 2007, no 02/00728, Groupama et a. c/ Helvetia et a., BTL 2008, p. 83

CA Anvers, 9 juin 1982, Jurispr. Anvers 1981/82, p. 242

CA Versailles, 14 sept. 2004, no 02/05340, Transvet c/ Le Continent, BTL 2005, p. 102

CA Agen, 29 juin 1981, BT 1981, p. 433

CA Paris, 17 nov. 1983, BT 1984, p. 390 ; voir aussi no8

CA Paris, 10 oct. 2012, no 11/06530, Merlin Logistics c/ Tai An Insurance

CA Caen, 28 janv. 2021, n° 19/00086, James Ébénistes c/ Sealogis Freight Forwarding et a.)

CA Versailles, 21 mai 2013, n° 11/08224, Sanofi Winthrop Industrie c/ SDV Logistique Internationale, BTL 2013, p. 366

CA Versailles, 4 juill. 2013, no 12/03057, DHL c/ Helvetia et a

CA Paris, 18 déc. 1992, no 91/6959, Transports issoiriens c/ La Concorde et a

CA Versailles, 19 janv. 1995, no 5892/93, PFA et a. c/ Tremblaye Multitransports et a

CA Lyon, 16 févr. 2010, no 09/01796, Sté Mécanique et Technique et a. c/ Mory Team et a., a contrario

CA Paris, 29 sept. 1993, no 2005/92, AGF c/ Lep International et a., BTL 1993, p. 737

CA Versailles, 11 janv. 2001, no 98/02477, PFA c/ Gan Incendie Accidents, BTL 2001, p. 541

CA Paris, 17 janv. 2001, no 1998/25751, Transports Herbin c/ Transports Mauffray

CA Nancy, 31 oct. 1974, BT 1974, p. 525

Cass. 2^e civ., 17 oct. 1979, n° 78-15.361, BT 1980, p. 273¹ Cass. 2^e civ., 9 janv. 1991, n°89-15.348

CA Aix-en-Provence, 27 juin 2005, n° 02/12997, Transports Mazetti c/ Sté Eurfrip et a

CA Rennes, 16 juin 2009, n° 08/07253, Bernard Transports c/ Bic Sport, BTL 2010, p. 369

CA Montpellier, 26 nov. 2002, n° 01/05455, Sté Debeaux c/ Denain Anzin Minéraux, BTL 2003, p. 20

CA Rouen, 28 juin 1990, n° 2151/88, Sud americana de vapores c/ Navigation & Transports et a

CA Paris, 26 juin 2014, n° 12/12332, Erima c/ X).

CA Paris, 28 oct. 1969, BT 1970, p. 7

CA Douai, 5 sept. 1991, n° 7134/90, Sica Nord Céréales c/ X, BTL 1993, p. 148

CA Montpellier, 21 févr. 2012, n° 10/09545, Transports Fangier c/ Transcosatal Perpignan

CA Paris, 25 nov. 1977, BT 1978, p. 66

CA Lyon, 6 avr. 2017, n° 16/02005, Transwhite c/ MMA et a., BTL 2017, n° 3641, p. 262

CA Grenoble, 3 oct. 2001, n°98/05011, Sté Mazet et a. c/ Transports Testud, BTL 2001, p. 711

CA Versailles, 19 mai 2011, n° 10/02605, Euro Chanel Logistics c/ Chartis Europe et a.

CA Lyon, 5 févr. 1982, BT 1982, p. 154

CA Versailles, 4 févr. 2021, n° 19/04714, X c/ Axa France et a).

CA Aix-en-Provence, 27 févr. 1985, n° 82/10396, Marty c/ Ruiz-Fourment

CA Paris, 17 oct. 1988, n° 86/19097, Iste et a. c/ Transafric et a.

CA Lyon, 2 mars 1983, BT 1983, p. 295

CA Paris, 10 mai 1985, n° 14740, X c/ Allo Amelot Déménagement et a., BT 1985, p. 509

CA Paris, 25 juin 2009, n° 08/09671, Covea Fleet et a. c/ Medlines Services et a., BTL 2009, p. 450

CA Paris, 13 mars 1986, no 85-019636, Demepool c/ Hotchkiss Brandt Sogene, BT 1986, p. 423

CA Paris, 9 juin 1982, BT 1982, p. 405

CA Lyon, 3 juill. 2014, n° 13/04229, Albingia c/ Lyon Transports et a., BTL 2014, p. 461

T. com. Paris, 6 avr. 1979, BT 1979, p. 256

T. com. Bayonne, 14 mai 1993, BTL 1993, p. 438

TGI Mulhouse, 6 févr. 1984, SACM c/ Tournier et a.

T. com. Pontoise, 27 mai 1999, n°97F00151, Sté Guillaume Saalburg c/ Sté Burgener, BTL 1999, p. 518

T. com. Seine, 23 janv. 1950, BT 1950, p. 326

T. com. Bordeaux, 18 août 1981, BT 1982, p. 125

- Références législatives et réglementaires

Arr. min. 29 juin 1942. art.14

A. 20 juill. 1998, NOR : AGRG9800344A, JO 6 août / fixant les conditions techniques et hygiéniques applicables au transport des aliments

A. 29 mai 2009, NOR : DEVP0911622A, JO 27 juin, mod

A. du 28 mai 2021 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, JORF n°0124 du 30 mai 2021

ADR, article 1.4.1.1

ADR, article 1.4.2.3.2

Arr. min. 9 oct. 1986, JO 18 oct. Texte désormais abrogé

Arr. min. 9 nov. 1999, NOR : EQU9901586A, JO 25 nov., mod

Contrat type général art 3-13 issu de sa forme actuelle du D. no 2017-461, 31 mars 2017, JO 2 avr. ; C. transp., art. D. 3222-1, ann

C. transp., art. L. 3222-4 ; contrat type « général », art. 7, issu dans sa forme actuelle du D. no 2017-461, 31 mars 2017, JO 2 avr. ; C. transp., art. D. 3222-1, ann

Contrat type général, article 7-2-1 alinéa 2

Contrat type citernes, article 3.1

Contrat type animaux vivants, article 7-2 du contrat type animaux vivants

C. trav., art. R. 4515-4 et suiv

CMNI, article 7

Contrat type général, article 8

C. civ., art. 1197

Contrat type citerne, article 8-A-2

D. n° 2016-1550, 17 nov. 2016, JO 19 nov

D. n°99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises

D. n° 2017-461, 31 mars 2017, JO 2 avr. ; voir C. transp., art. D. 3222-1, ann

D. n°2017-461 du 31 mars 2017 relatif à l'annexe II à la partie 3 réglementaire du code des transports concernant le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique

D. n° 2000-527, 16 juin 2000, JO 18 juin, mod

D. 12 févr. 2001, JO 17 févr., mod. ; décret aujourd'hui abrogé, le contrat type apparaissant depuis le 1^{er} janvier 2017 en annexe V de la partie réglementaire « route » du Code des transports – C. transp., art. D. 3222-5

D. n°2016-1550 du 17 novembre 2016

D. n° 2000-528, 16 juin 2000, JO 18 juin, mod

D. n°2020-845, 3 juill. 2020, JO 4 juill

D. no 2001-657, 19 juill. 2001, JO 22 juill., mod. ; décret aujourd'hui abrogé, le contrat type apparaissant depuis le 1^{er} janvier 2017 en annexe VI de la partie réglementaire « route » du Code des transports – C. transp., art. D. 3222-6

D. n°61-725 du 5 juillet 1961, Publication de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) du 19 mai 1956

D. n°2017-461 du 31 mars 2017 relatif à l'annexe II à la partie 3 réglementaire du code des transports concernant le contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique

D. n°60-794, 22 juin 1960, JO 4 août

D. no 2013-293, 5 avr. 2013, JO 7 avr

D. n°2020-845 du 3 juillet 2020

L. n° 82-1153, 30 déc. 1982, abrogée

L. n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation

L. n° 85-677, 5 juill. 1985, JO 6 juill. ; Cass. 2^e civ., 28 oct. 1991, n° 89-17.598, Bull. civ. II, n° 288

L. n° 85-677, 5 juill. 1985, JO 6 juill

Ord. n° 2010-1307, 28 oct. 2010, JO 3 nov.

Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016

Ord. n° 2011-839, 15 juill. 2011, JO 16 juill

OUVRAGES

Droit des transports, 2^{ème} édition, Stéphane Piédelièvre et Dominique Gency-Tandonnet, LexisNexis

Gérard Cornu, « *Vocabulaire juridique* », Association Henri Capitant, 11^{ème} édition

Le Lamy Assurances

Le Lamy Transport Tome 1 Route transport intérieur et international

ARTICLES DE REVUE

Bulletin des transports et de la logistique n°3499, le 7 avril 2014

Bulletin des transports et de la logistique, n°3751, 16 septembre 2019

Bulletin des transports et de la logistique, n°3582, 1^{er} février 2016

M. Tilche, bulletin des transports et de la logistique, n°3598, 23 mai 2016

SITES INTERNET

Gefco, <https://www.gefco.net/fr/glossaire/definition/transport-routier/>

Legifrance, <https://www.legifrance.gouv.fr>

Lecoindesentrepreneurs, <https://www.lecoindesentrepreneurs.fr/logistique-entreprise/>

Otif, otif.org

Perceval-express, <https://www.perceval-express.com/lexique-transport/chargement/>

Table des matières

Remerciements	5
Sommaire	6
Tables des abréviations et signes utilisés	7
Introduction	8
Partie I : Les obligations des parties lors des phases de chargement et de déchargement..	19
Titre I : Les obligations des parties sous le prisme contractuel	19
Chapitre I : Les contrats types	19
Section I : Le contrat-type général	20
Paragraphe I : Les obligations des parties au chargement et déchargement pour les envois de moins de 3 tonnes	20
I. Moment de chargement et de déchargement	20
II. Principes et obligations	23
Paragraphe II : Les obligations des parties au chargement et déchargement pour les envois de plus de 3 tonnes	25
I. Principes	25
II. Obligations : devoir de renseignement et double obligation de contrôle	29
Section II : Les contrats-types spéciaux	32
Paragraphe I : Opérations de chargement et déchargement issues des contrats types spéciaux	32
I. Contrats types nécessitant des obligations supplémentaires contraignantes.....	32
A. Le contrat type citernes.....	32
B. Le contrat type marchandises périssables sous température dirigée.....	34
II. L'organisation des opérations de chargement et déchargement des autres contrats types	36
Paragraphe II : Opération de chargement et déchargement issues du contrat type des marchandises dangereuses	37
I. Règlementation.....	37
II. Obligations des parties	38

Chapitre II : Le chargement et le déchargement au travers des différentes figures contractuelles et des différents modes de transport.....	43
Section I : Les aménagements contractuels	43
Paragraphe I : La commission de transport.....	43
I. Définition de la commission de transport.....	43
II. Obligations de l’intermédiaire et de ses cocontractants dans la commission de transport.....	44
Paragraphe II : Les autres contrats.....	46
Section II : Les autres modes de transports terrestres	50
Paragraphe I : Le chargement et le déchargement dans les transports ferroviaires..	50
I. La réalisation des opérations de chargement et déchargement lors d’un transport ferroviaire interne et international	50
II. La conséquence de la réalisation des opérations de chargement et de déchargement.....	52
Paragraphe II : Le chargement et le déchargement dans les transports fluviaux	53
Titre II : Les obligations des parties lors des prestations permettant d’assurer le chargement et le déchargement	56
Chapitre I : Définition et compréhension de ces prestations	56
Section I : Définition de ces prestations	57
Paragraphe I : Opérations touchant à la marchandise	57
I. Emballage et conditionnement	57
II. Étiquetage	60
III. Sanglage	61
I. Mise à disposition d’un véhicule conforme.....	62
II. Bâchage et débâchage	63
III. Nettoyage des véhicules	64
Section II : Documents de transport laissant apparaitre une zone grise pour ces prestations	66
Paragraphe I : La lettre de voiture	67
I. Définition de la lettre de voiture.....	67
II. Objet de la lettre de voiture.....	67
Paragraphe II : Autres documents de transport.....	68

I. Document de cadrage	68
II. Document de suivi	70
III. Les prestations annexes	71
Section I : Formulation de réserves.....	73
Paragraphe I : Conditions de forme entourant la formulation de réserve	73
I. Formulation de réserve en droit interne.....	73
II. Formulation de réserves en droit international.....	74
Paragraphe II : Modalité d'acceptation et de rejet des réserves	75
Section II : Conséquence des réserves.....	77
Paragraphe I : Preuve de l'existence du dommage	77
Paragraphe II : L'absence de réserve	79
 Partie II : La responsabilité des parties lors des phases de chargement et de déchargement	
.....	82
 Titre I : Le principe de la responsabilité	82
Chapitre I : La mise en œuvre de la responsabilité	82
Section I : Les conditions de mise en œuvre de la responsabilité.....	82
Paragraphe I : Règle de base de la responsabilité	83
I. Responsabilité contractuelle.....	83
II. Responsabilité extracontractuelle.....	86
Paragraphe II : Responsabilité selon les différents modes d'acheminement	89
I. Responsabilité des transporteurs successifs.....	90
II. Responsabilité du commissionnaire de transport	92
Section II : Responsabilité des intervenants découlant directement des opérations de chargement et de déchargement.....	94
Paragraphe I : Responsabilité à la suite des dommages à la marchandise découlant d'un défaut de chargement ou de déchargement.....	94
I. Responsabilité exclusive de l'expéditeur et du destinataire	94
II. Responsabilité exclusive du transporteur et partage de responsabilité.....	96
Paragraphe II : Responsabilité par suite des dommages causés au véhicule de transport lors des opérations de chargement et de déchargement	98
I. Dommages occasionnés par les lieux de chargement et de déchargement	99

II. Dommages occasionnés au cours des opérations de chargement et de déchargement.....	100
Chapitre II : Les causes exonératoires de responsabilité	101
Section I : Les causes générales d'exonération de responsabilité	102
Paragraphe I : Le vice propre de la marchandise	102
Paragraphe II : La force majeure	103
Paragraphe III : La faute du cocontractant.....	105
Paragraphe IV : L'ordre de l'ayant-droit	106
Section II : Les causes spéciales d'exonération de responsabilité.....	107
Paragraphe I : Le mécanisme des risques particuliers en droit international	107
Paragraphe II : Distinction entre le droit international et le droit interne et avec les autres modes de transport	112
Titre II : L'assiette du préjudice indemnisable et volet assurantiel	114
Chapitre I : L'indemnisation	114
Paragraphe I : Le préjudice indemnisable.....	114
I. La réparation du préjudice.....	115
II. Justification de la réparation du préjudice.....	117
Paragraphe II : Les limitations du préjudice indemnisable	119
I. Limitations des contrats types	119
II. Limitation par le droit international et par les parties au contrat.....	122
Chapitre II : Le volet assurantiel	123
Section I : L'assurance transport en lien avec la responsabilité civile	123
Paragraphe I : Responsabilité civile contractuelle vis-à-vis de la marchandise	123
I. Présentation générale du principe assurantiel touchant la marchandise	124
II. La prise de garantie possible pour la conservation du recours et de la marchandise	126
Paragraphe II : Responsabilité civile générale.....	130
Section II : L'assurance transport en lien avec les dommages aux véhicules	133
Paragraphe I : La responsabilité civile automobile	133
Paragraphe II : La responsabilité civile et automobile dans les autres transports ..	136
Conclusion	138

<i>Bibliographie</i>	140
<i>Table des matières</i>	149
<i>Résumé et Mots-clefs</i>	154

Résumé et Mots-clefs

RESUME – Ce mémoire a pour objectif de mettre en exergue le régime juridique du chargement et le déchargement. Pour l’apprécier d’une manière détaillée et globale, les obligations des parties et la responsabilité se complètent car permettent d’exposer le régime avec les obligations en indiquant ensuite les conséquences avec la responsabilité.

C’est pourquoi, il est important de s’intéresser à tous les modes de transport, à toutes les natures de marchandises et à toutes les figures contractuelles permettant de réaliser le transport. Mais encore, aux différentes formes de responsabilité et de préjudice.

Cette étude, tant générale sur les principes que précise sur les exemples, nous offre un panorama sur le chargement et déchargement.

SUMMARY - This brief aims to highlight the legal regime of loading and unloading. To appreciate it in a detailed and global way, the obligations of the parties and the responsibility complement each other because they allow the regime to be exposed with the obligations, then indicating the consequences with the responsibility.

This is why it is important to be interested in all modes of transport, all types of goods and all contractual figures allowing transport to be carried out. But still, with the various forms of responsibility and damage.

This study, both general on the principles and precise on the examples, offers us an overview on loading and unloading.

MOTS-CLEFS : Chargement et déchargement ; obligations ; régime juridique ; responsabilité ; régime propre ; régime spécifique

KEY WORDS : lading and discharge ; obligations ; legal regime ; responsibility ; clean regime ; specific regime