

***Droit des  
transports internationaux  
de marchandises***

**Frédéric LETACQ - IDIT**  
Attaché de Recherche  
Responsable Formation

## **Sommaire**

### **Droit applicable aux transports internationaux de marchandises**

- I- Introduction – Objet des conventions internationales**
  
- II- Présentation des conventions internationales en transport de marchandises et leur champ d'application**
  
- III- Le régime juridique des contrats de transport**
  
- IV- Les règles relatives à la responsabilité**
  
- V- Le règlement des différends**

## I- INTRODUCTION

### • I-1- Objet des conventions internationales en transport

L'objectif prédominant des conventions internationales est l'unification des règles relatives à l'exécution du contrat de transport (exemple : établissement des documents de transport ; responsabilité du transporteur ; indemnisation des ayants droit ...).

Les conventions constituent ainsi un droit uniforme applicable dans tous les Etats signataires, qui s'impose et se substitue aux droits nationaux et présente par là même, le caractère d'une loi internationale.

Toutefois les rédacteurs des conventions n'ont pas eu pour ambition de régler toute la matière du contrat de transport mais seulement les points essentiels, pour lesquels des règles uniques et claires devaient être fixées.

A titre d'exemple, la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour les transports de marchandises par voie maritime sous connaissement a été rédigée dans les buts suivants :

- faire du connaissement un document sûr et notamment un reçu de la marchandise par le transporteur.
- Renforcer la responsabilité du transporteur qui avait trop tendance à minimiser sa responsabilité voire à s'exonérer à l'avance au moyen d'une "négligence clause".

Par ailleurs, les conventions internationales peuvent aussi servir de rampe de lancement à un véritable droit commun des transports dès lors que certains pays les ont non seulement ratifiées, mais adoptées à usage interne pour les transports nationaux (ex : l'Autriche ; les Pays-Bas et la Belgique [et pour partie l'Allemagne et l'Espagne] ont introduit la convention CMR dans leur droit interne ; la France a fait de même avec la convention de Varsovie).

### • I-2- Objet des normes de l'Union européenne

L'objectif de l'Union européenne est la libre circulation des personnes, des marchandises et des capitaux dans l'Europe. Ces trois libertés fondamentales sont mises en œuvre grâce à un système élaboré des normes juridiques qui s'imposent à tous.

Il ne s'agit pas d'un droit extérieur mais d'un corps de règles de plus en plus important en nombre qui s'intègre au système juridique national et qui lui est, de plus, bien souvent supérieur.

Le transport au même titre que les autres secteurs de l'activité économique, n'est pas exclu de ce corps de règles et de nombreux textes lui sont consacrés.

Depuis le traité de Lisbonne le droit communautaire est devenu le droit de l'Union.

## II- LES CONVENTIONS INTERNATIONALES TRANSPORTS ET LEUR CHAMP D'APPLICATION

### II-1- Présentation des principales conventions internationales

Le premier mode de transport à se doter d'un régime juridique international a été le chemin de fer, à travers la convention de Berne du 14 octobre 1890. Après la première guerre mondiale, une révision de cette convention s'est imposée et a donné lieu à la signature d'une nouvelle convention regroupant dans deux annexes différentes une convention pour les marchandises et une autre pour les voyageurs et les bagages.

D'autres conventions, parfois inspirées du modèle ferroviaire, ont été signées pour tous les modes de transport.

Aujourd'hui, les principales conventions internationales régissant les contrats de transport sont :

- en transport routier de marchandises, la convention de Genève du 19 mai 1956, dite **CMR** (amendée par protocole 1978 + protocole e-cmr 2008) ;
- en transport ferroviaire, la convention de Berne du 9 mai 1980, dite **COTIF**, comprenant une convention spécifique pour les marchandises, **RU-CIM** (version 1999 : Protocole de Vilnius) et une convention pour les voyageurs et les bagages (**RU-CIV**) ;
- en transport maritime, d'une part la **convention de Bruxelles** du 25 août 1924, également appelée **règles de La Haye** et ses Protocoles de 1968 et 1979 (**règles de La Haye-Visby**), et d'autre part la convention des Nations Unies du 31 mars 1978, dite **règles de Hambourg**. Une nouvelle convention des NU destinée à remplacer les précédentes n'est pas encore en vigueur (**règles de Rotterdam**) ;
- en transport aérien, la convention de **Montréal** du 28 mai 1999 (laquelle s'est substituée à la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et à ses différents protocoles).

En outre, il convient d'ajouter la convention de Genève du 14 novembre 1975, appelée **convention TIR**, qui est une convention douanière relative au transport international de marchandises ;

### II-2- Champ d'application étendu des conventions internationales

#### II-2-1- Transport routier : Convention CMR

La convention CMR régit obligatoirement tout contrat de transport de marchandises par route, à titre onéreux, réalisé entre deux pays différents dont l'un au moins est contractant.

La France étant partie contractante, tous les transports routiers au départ ou à destination de son territoire ont vocation à être soumis à la convention.

La CMR prévoit toutefois trois exceptions à son application :

- les transports effectués sous conventions postales ;
- les transports funéraires ;
- les déménagements.

La CMR étant relative au contrat de transport, elle n'a vocation qu'à régir les rapports entre un transporteur et son chargeur. Elle ne s'applique pas, en revanche, au

contrat de commission de transport entre un commissionnaire de transport et son donneur d'ordre.

La convention prévoit l'hypothèse du transport combiné route/mer ou rail/route. Si ce type de transport est effectué sans rupture de charge, la CMR prévoit son application au transport de bout en bout (CMR, art. 2).

### **II-2.2- transport maritime : Convention de Bruxelles et règles de Hambourg**

Le transport maritime se particularise en ce que deux régimes juridiques différents peuvent exister pour un même transport, celui de la convention de Bruxelles de 1924 et celui des règles de Hambourg de 1978.

La convention de Bruxelles de 1924 (dite Règles de La Haye) s'applique si le transport est international et dès qu'un connaissement (BL) a été émis dans un Etat signataire.

Cette convention a été modifiée par un protocole de 1968 (règles de Visby) qui étend son champ d'application. Les règles de La Haye-Visby s'appliquent au connaissement relatif à un transport maritime international si le BL est émis dans un Etat contractant, ou le transport a lieu au départ d'un port dans un Etat contractant, ou le BL comporte une clause paramount. La France est partie aux règles de La Haye – Visby.

Les règles de Hambourg de 1978, quant à elles, vont plus loin puisqu'elles soumettent à leurs dispositions tout transport maritime à destination d'un Etat partie dès lors que le contrat est constaté dans un connaissement ou tout autre document tel que un "sea way bill" ou un "data freight receipt". Elles s'appliquent aussi, si le port de chargement ou celui de déchargement est dans un Etat contractant ou si le BL renvoie à la convention.

### **II-2.3- Transport ferroviaire : Convention COTIF (RU-CIM)**

En transport ferroviaire, la COTIF dans sa version 1999 est applicable à tout contrat de transport ferroviaire à titre onéreux, dès lors que le lieu de prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est un Etat partie à la COTIF et lorsque les parties au contrat conviennent que leur contrat est soumis à ces règles. La COTIF ne conditionne plus son application à l'émission d'une lettre de voiture internationale comme dans sa version 1980.

### **II-2.4- Transport aérien : Convention de Montréal 1999**

Elle vise tous les transports aériens (personnes - bagages - marchandises) dans lesquels le point de départ et le point de destination sont situés :

- soit sur le territoire de deux Etats contractants à la convention ;
- soit sur le territoire d'un même Etat contractant, si une escale est prévue sur le territoire d'un autre pays même si ce dernier n'est pas contractant.

La convention de Montréal prévoit, de plus, que le transport doit être effectué à titre onéreux, ou à titre gratuit mais à condition dans ce dernier cas qu'il soit réalisé par un transporteur professionnel, c'est à dire par une compagnie aérienne.

A la différence de la convention de Varsovie, la convention de Montréal n'impose plus, pour les marchandises, une lettre de transport aérien (LTA) sur support papier

portant la mention de l'application de la convention et des limitations de réparation qu'elle prévoit.

### **II-3- Faillies et faiblesses des conventions**

Si l'objectif premier des conventions internationales est l'unification du droit et des règles relatives à l'exécution du contrat, celles-ci ne sont toutefois pas exemptes d'imperfections.

On peut relever comme principaux griefs à leur encontre :

- leur mutisme sur certains points : par exemple ni la CMR ni la convention de Bruxelles ne définissent avec précision la livraison ; la CMR ne fixe pas à qui incombe les opérations de chargement du véhicule ou de déchargement ; il appartient donc soit aux parties, soit au droit national de combler ces lacunes ;

- leur formalisme rigoureux sur d'autres points, exemple : l'obligation de certaines mentions sur les documents de transport (notamment le renvoi à la CMR) ;

- leur manque de clarté de certaines dispositions, exemple : les difficultés d'interprétation et d'application des notions de transports combinés et de transports successifs dans la CMR ;

- le vieillissement de certaines dispositions : à l'exception de la COTIF en transport ferroviaire, aucune convention n'a prévu un système de révision périodique permettant de mettre à jour l'ensemble de ses dispositions.

Seul le recours à des protocoles additionnels permet de modifier une convention. Ainsi, la CMR a été modifiée par un protocole de 1978 qui a introduit une réparation en DTS (unité de compte des conventions internationales), la convention de Bruxelles a été modifiée par deux protocoles en 1968 et 1979 (ratifiés par la France). La convention de Varsovie en aérien avait quant à elle été modifiée plusieurs fois.

## **III- REGIME JURIDIQUE DU CONTRAT DE TRANSPORT**

### **III-1- Forme du contrat et documents**

#### **III-1.1- Formation du contrat**

Toutes les conventions admettent le principe de la consensualité du contrat de transport. Celui-ci se forme par le seul échange des consentements.

Certaines conventions disposent que l'absence de lettre de voiture ou autre document n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la convention (CMR, Montréal).

Toutefois, l'existence du contrat se matérialise toujours par un écrit. Celui-ci fait foi, jusqu'à preuve contraire des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur.

#### **III-1.2- Les documents de transport**

Le contrat de transport international est constaté par un document dont le modèle est généralement uniforme pour chaque mode de transport.

### **III-1.2.1 Transport routier**

Le document écrit est une lettre de voiture CMR. Selon la convention, la lettre de voiture CMR est établie en trois exemplaires dont un est remis à l'expéditeur, le second accompagne la marchandise et le troisième est conservé par le transporteur (en fait, les carnets préimprimés de lettres de voiture comprennent cinq exemplaires : expéditeur, destinataire, marchandise, transporteur et une souche restant dans le carnet).

Sur les mentions obligatoires à porter sur la lettre de voiture : voir article 6 de la CMR.

Si la marchandise doit être chargée à bord de plusieurs véhicules, l'expéditeur mais également le transporteur peuvent demander l'établissement d'une lettre de voiture par véhicule. Il s'agit ici d'une option qui ne se retrouve pas en ferroviaire où les RU-CIM prévoient qu'une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.

### **III-1.2.2- Transport maritime**

En droit maritime le transporteur doit sur la demande du chargeur lui délivrer un titre dès qu'il a pris en charge la marchandise.

Le connaissement (en anglais : Bill of lading) est le titre donnant droit à la remise de la marchandise à destination. Le destinataire doit donc en disposer si, après l'arrivée du navire à destination, il entend retirer sa marchandise.

Les fonctions du connaissement :

- le connaissement est en premier lieu l'écrit qui prouve le contrat entre le chargeur et le transporteur (preuve du contrat) ;
- c'est en second lieu la preuve que le capitaine a reçu les marchandises qui sont décrites sur le document (preuve de la réception) ;
- c'est en troisième lieu un titre représentatif de la marchandise (document négociable). Sa transmission à des ayants droits ou au destinataire transfère la possession de la marchandise (connaissement à ordre ; à personne dénommée ou au porteur). Il permet à celui qui le détient de réclamer la marchandise à l'arrivée.

Bien que la convention de Bruxelles prenne pour critère d'application l'émission d'un connaissement, elle n'en donne aucune définition.

Sous l'empire des règles de Hambourg, la conclusion du contrat peut donner lieu à l'établissement d'un connaissement (art. 14). Mais il ne s'agit là que d'une possibilité offerte au chargeur. Les règles de Hambourg prévoient expressément la création de documents autres que le connaissement (art. 18). Cela peut être une lettre de transport maritime appelée "sea way bill" ou un "data freight receipt".

Dans les deux cas, ces documents ne rempliront que deux des fonctions du connaissement : preuve du contrat et preuve de la réception des marchandises. Ils n'auront pas la fonction de titre négociable.

Sur les mentions du connaissement : voir art. 3-3, convention de Bruxelles et art. 15, règles de Hambourg.

### **III-1.2.3- Transport ferroviaire**

Le document est une lettre de voiture internationale ferroviaire dont le modèle est identique pour tous les réseaux de chemins de fer. Le formulaire se compose d'une liasse de plusieurs feuillets numérotés (comme en transport routier).

Le contrat est à personne dénommée et une seule personne doit être inscrite comme expéditeur ou comme destinataire.

La lettre de voiture constitue un reçu de la marchandise, un reçu des frais payés au départ et un titre qui confère à l'expéditeur le droit de modifier le contrat en cours de transport.

La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissance maritime et ne constitue pas un titre négociable (RU-CIM, art. 11§5).

Sur les mentions : la lettre de voiture doit obligatoirement comporter les mentions énumérées à l'article 13 des règles uniformes CIM.

### **III-1.2.4- Transport aérien**

Le transport aérien de marchandises donne lieu à l'établissement d'une lettre de transport aérien (LTA ; art 4 conv. Montréal).

La LTA peut être remplacée par tout autre moyen informatique. Si tel est le cas l'expéditeur peut demander un récépissé. Comme pour les autres documents présentés, la LTA a une fonction de preuve du contrat et de la prise en charge de la marchandise.

Sur les mentions (LTA ou Récépissé) : l'article 5 de la convention en prévoit 3 :

- l'indication des points de départ et de destination ;
- l'indication des escales lorsqu'elles sont prévues et que le point de départ et de destination sont situés dans le même Etat ;
- la mention du poids de l'envoi.

## **III-2- Formalités de douane**

Quel que soit le régime appliqué au transport, l'expéditeur a toujours l'obligation de joindre à la lettre de voiture, connaissance ou LTA les documents nécessaires au dédouanement de la marchandise.

Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont suffisantes et exactes. Il ne saurait par conséquent être responsable de l'imperfection d'un dossier. Néanmoins en CMR et dans les RU-CIM, il a tout intérêt à en contrôler le nombre puisqu'il répond de leur perte (CMR, art. 11-3 ; RU-CIM, art. 25§3).

L'expéditeur est donc responsable à l'égard du transporteur pour tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité des documents nécessaires au dédouanement.

Concernant l'accomplissement des formalités proprement dites, si le chemin de fer peut dédouaner lui-même la marchandise, il en va rarement ainsi des autres transporteurs routiers, maritimes ou aériens. Dans la majorité des cas le chargeur désigne un intermédiaire spécialisé : un commissionnaire agréé en douane. C'est lui qui procède au dédouanement et le rôle du transporteur se limite à lui transmettre les documents.



S'agissant du traitement douanier du transport routier international et non plus de la marchandise, expéditeur, transporteur et destinataire doivent toujours respecter les obligations mises à leur charge par le régime "TIR" fixé par la convention de Genève du 14 novembre 1975.

Procédure du régime TIR : Il s'agit essentiellement de présenter les documents de transit et le "carnet TIR" à chaque bureau de douane. La marchandise est mise sous douane depuis un bureau de douane départ qui la vérifie, appose les scellés et détache le premier volet du carnet TIR. Les bureaux de transit vérifient les scellés et détachent dans l'ordre les volets suivants. Le bureau d'arrivée enlève les scellés, contrôle la marchandise et décharge le carnet TIR. Le carnet apuré est remis à son titulaire qui doit alors le retourner à sa fédération professionnelle.

Le système TIR repose sur quatre conditions fondamentales :

- un transport dans un véhicule ou un conteneur sous scellés, préalablement agréé ;
- les droits et taxes doivent être garantis par l'Union internationale des Transports routiers (IRU) dont le siège est à Genève ;
- la marchandise doit voyager accompagnée d'un carnet TIR ;
- les mesures de contrôle au départ sont acceptées par tous les pays membres de la convention.

### **III-3- Transport combiné et transport multimodal**

#### **III-3.1- Absence de convention internationale**

Bien que les États signataires à la convention CMR se soient engagés à négocier une convention sur le transport combiné, il n'existe pas à ce jour de convention applicable en la matière.

Il existe bien une convention des Nations Unies sur le transport multimodal international adoptée à Genève le 24 mai 1980 (convention TMI) mais celle-ci n'est jamais entrée en vigueur faute du nombre de ratifications requis (7 ratifications sur 30 nécessaires).

En l'absence de convention internationale applicable, la CNUCED et la CCI ont élaboré des règles spécifiques applicables non pas au contrat de transport en lui-même mais aux documents de transport multimodal. Editées en 1975 et révisées en 1991, ces règles s'appuient sur les systèmes de responsabilité en vigueur dans les conventions unimodales.

Ces règles CNUCED/CCI n'ont pas valeur de convention internationale. Elles ne lient pas des États membres comme une convention diplomatique mais des individus et ne sont donc applicables que si les parties les ont expressément incorporées dans leur contrat de transport.

#### **III-3.2- Prise en compte du transport combiné par les conventions unimodales**

L'article 2 de la CMR envisage le cas du transport combiné rail/route ou route/mer effectué sans rupture de charge.

Le principe posé est le suivant : les dispositions de la CMR s'appliquent à la totalité du transport si le transport est couvert par un document unique et s'il n'y a aucune rupture de charge.

Cette règle est cependant à nuancer : s'il est établi qu'un dommage est survenu lors de la phase non routière et qu'il n'a pas été causé par le transporteur routier, la responsabilité de ce dernier cessera d'être régie par les dispositions de la CMR pour s'apprécier conformément aux dispositions impératives applicables au mode de transport en cause.

Le transporteur routier répond ainsi, à l'égard de son client, des dommages imputables au transporteur maritime, ferroviaire ou aérien, mais peut bénéficier des causes d'exonération et des limitations du transporteur responsable.

Les règles uniformes CIM en transport ferroviaire prévoient que les transports internationaux peuvent emprunter, en sus des lignes ferroviaires, des lignes sur les voies terrestres et maritimes. Toutefois, les règles de responsabilité prévues par les RU-CIM ne peuvent faire l'objet de dérogação.

En droit maritime, ni la convention de Bruxelles de 1924, ni les règles de Hambourg de 1978 n'ont pour vocation de régir de bout en bout les transports multimodaux. Cependant les transporteurs ont la possibilité d'émettre des connaissements directs et des connaissements de transport combiné permettant l'application de ces règles à l'ensemble du déplacement et notamment au pré et post-acheminement terrestre.

En droit aérien, la convention de Varsovie dispose, comme les conventions maritimes, que dans le cas de transports combinés celle-ci ne s'applique qu'au transport aérien proprement dit (art. 18-3 et 31-1).

## **IV- REPARATION DES DOMMAGES**

### **IV-1- Livraison et constatation des dommages**

Les conventions internationales relatives aux transports sont muettes sur la notion de la livraison.

A défaut de définition expresse, la jurisprudence dans son ensemble admet que la livraison ne constitue pas un acte unilatéral du transporteur mais un accord de volonté entre le transporteur et le destinataire par lequel ce dernier manifeste son intention d'accepter la marchandise et en prend matériellement possession (Cour d'appel Amiens 23 novembre 1990, Bull.Transp. 1991.292 pour un transport sous CMR ; Trib.com. Bruxelles 13 mars 1969, Bull.Transp. Internationaux ferrov.1972.132 pour un transport ferroviaire).

#### **IV-1.1- Constatation des pertes et avaries**

A l'exception de la convention de Montréal, toutes les autres conventions opèrent une distinction entre les dommages apparents et les dommages non apparents qui peuvent affecter la marchandise lors de son arrivée à destination. De cette distinction résulte essentiellement des délais différents pour réaliser les formalités de constatation des dommages.

Ces formalités prévues par les conventions sont obligatoires et leur absence entraîne au profit du transporteur une présomption de livraison conforme aux indications portées sur le document de transport.

Elles ne concernent toutefois que les seules pertes partielles (manquants) et les avaries et ne s'appliquent aucunement aux pertes totales puisqu'il n'y a pas eu livraison. Dans ce cas aucune formalité n'est nécessaire en transport international.

#### **IV-1.1.1- Transport routier**

Aux termes de la CMR, lorsqu'une perte ou une avarie est apparente, le destinataire doit adresser des réserves (précises et motivées) au moment même de la livraison (art. 30-1). En pratique ces réserves sont portées directement sur la lettre de voiture.

Si le dommage n'est pas apparent, les réserves doivent être adressées au transporteur dans les sept jours à compter de la livraison (dimanches et jours fériés non compris).

En l'absence de réserves dans le délai imparti ou de constatation contradictoire avec le transporteur, l'ayant droit est présumé, jusqu'à preuve du contraire (sans forclusion), avoir reçu la marchandise dans l'état décrit sur la lettre de voiture. Il lui est donc possible d'établir, après le délai de sept jours et tant que l'action n'est pas prescrite, que le dommage s'est produit pendant le transport.

#### **IV-1.1.2- Transport maritime**

Selon la convention de Bruxelles, le destinataire qui constate à la livraison des pertes ou des avaries apparentes, doit en aviser immédiatement le transporteur (art. 3-6 al.1).

Les règles de Hambourg étendent ce délai au premier jour ouvrable suivant le jour ou les marchandises ont été remises au destinataire (art. 19-1).

Si les pertes ou les avaries ne sont pas apparentes, le destinataire doit en donner avis au transporteur dans les trois jours de la livraison en vertu de la convention de Bruxelles et dans le délai de quinze jours dans les règles de Hambourg (jours fériés compris).

Comme pour tous les modes de transport, le défaut de réserves dans les conditions ci-dessus entraîne une présomption de livraison conforme.

#### **IV-1.1.3- Transport ferroviaire**

La découverte d'une perte ou d'une avarie donne lieu, non pas à la formulation de réserves, mais à l'établissement d'un procès-verbal dressé par le chemin de fer en présence de l'ayant droit, constatant l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Si le dommage est apparent, le destinataire doit demander que le procès verbal soit dressé immédiatement et avant même l'acceptation de la marchandise, sous peine de forclusion.

En revanche, si le dommage n'est pas apparent et n'a pu être découvert qu'après la livraison, l'ayant droit dispose de sept jours pour demander l'établissement du procès-verbal et éviter la forclusion.

Le procès-verbal de dommage fait foi jusqu'à preuve contraire. Si l'ayant droit n'accepte pas les énonciations qui y sont portées, il peut pour éviter les conséquences de sa force probante, demander la désignation d'un expert.

#### **IV-1.1.4- Transport aérien**

En droit aérien, les règles relatives à la constatation des dommages sont différentes des autres modes. Le droit aérien ne distingue pas le caractère apparent ou non des dommages mais établit une distinction entre les avaries et les pertes.

Lorsqu'il y a avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation écrite immédiatement après la découverte de l'avarie et au plus tard dans un délai de quatorze jours à compter de la livraison, sous peine de forclusion (convention de Montréal, art.31-2). Cette protestation peut être formulée au moyen de réserves écrites sur la LTA ou expédiées dans le délai prévu.

Lorsqu'il y a perte totale ou partielle, aucune protestation n'est nécessaire puisque la convention de Varsovie n'a prévu aucune formalité, y compris pour des manquants. C'est du moins la position de la jurisprudence française (Cass.com.6 oct.1992 ; Bull.civ.IV.n°297) mais certaines juridictions européennes tendent à assimiler la perte partielle à une avarie et à imposer, de ce fait, la protestation écrite dans le délai de quatorze jours (Gerechtshof Van Amsterdam 29 nov. 1979, Dr.europ.transp.1983.654 ; chambre des Lords 10 juill.1980, Dr.europ.transp.1983.609 ; Cour Suprême Pays Bas 12 fév.1982 ; Air Law 1982.173 ; Trib.com.Bruxelles 4 mars 1991, Air and Space Law 1994.95 ; C.cassation Athènes 19 juin 1991, RFD aérien 1992.78).

#### **IV-1.2- Constatation des retards**

Aucune convention internationale relative aux transports n'impose, comme en droit commun français, une mise en demeure de livrer. Toutefois, l'ayant droit ne doit pas rester inactif et d'autres formalités sont requises par les textes.

##### **IV-1.2.1- Transport routier**

En transport international routier, l'ayant droit à la marchandise doit, dans les vingt et un jours de la livraison, adresser des réserves au transporteur, sous peine d'être forclos (CMR, art. 30-3).

Ces réserves peuvent émaner du destinataire ou de l'expéditeur.

Elles peuvent être mentionnées sur la lettre de voiture ou être adressées par courrier ou tout autre moyen. Mais elles ne peuvent résulter de la simple apposition de la date de réception à son emplacement normal sur la lettre de voiture.

##### **IV-1.2.2 - Transport maritime**

Le régime de la convention de Bruxelles de 1924 ignorant totalement le retard et par conséquent en l'absence de disposition, il y a lieu lorsque le transport maritime est à destination de la France et que la loi française est applicable de se reporter au droit commun français. Celui-ci impose à l'ayant droit de mettre le transporteur en demeure de livrer dès l'expiration du délai de livraison convenu ou, à défaut, du délai normal d'acheminement.

Certains transporteurs maritimes exigent d'ailleurs dans leurs connaissements une mise en demeure de livrer par lettre recommandée.

A l'inverse du régime précédent, les règles de Hambourg abordent expressément la question du retard.

Elles prévoient qu'un avis doit être donné par écrit au transporteur dans un délai de soixante jours à compter de la date de la remise des marchandises au destinataire (art. 19-5).

#### IV-1.2.3- Transport ferroviaire

Dans les règles uniformes CIM, l'expéditeur ou le destinataire doit dans un délai maximal de soixante jours, adresser sous peine de forclusion une réclamation écrite qui doit être accompagnée de la lettre de voiture (art. 57-2 et 53).

L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai de livraison (art. 39-1). La même règle existe également dans la CMR en transport routier.

#### IV-1.2.4- Transport aérien

La convention de Montréal prévoit pour engager la responsabilité du transporteur pour retard qu'une protestation écrite doit, à peine de forclusion, être adressée au plus tard dans un délai de vingt et un jours à compter de la mise à disposition des marchandises (art. 31-2).

### IV-2- Etendue de la responsabilité du transporteur international

#### IV-2.1- Présomption de responsabilité

Le principe de la responsabilité est posé en des termes quasiment identiques par toutes les conventions internationales relatives aux transports, à l'exception de la convention de Bruxelles qui ne le dit pas expressément et des règles de Hambourg (présomption de faute).

Ainsi, les articles 17-1 de la CMR et 23§1 des règles uniformes CIM énoncent : "Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie qui se produit entre le moment de la prise en charge et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison".

L'article 5 des règles de Hambourg dispose : "le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison", sauf à démontrer qu'il a pris toutes les mesures pour éviter l'événement.

L'article 18 de la convention de Montréal prévoit : "le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien". L'article 19 ajoute "le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard".

En revanche, l'article 4-1 de la convention de Bruxelles n'énonce pas expressément la responsabilité du transporteur mais l'admet de façon sous - entendu en déterminant des cas d'exonération spécifiques.

Toutes les conventions internationales admettent donc que le transporteur est redevable d'une **obligation de résultat** qui s'accompagne d'une **présomption de responsabilité**. Le demandeur n'a donc pas à démontrer une faute quelconque. Le seul fait que la marchandise parvienne en quantité insuffisante, avariée ou en retard suffit à rendre le transporteur responsable, sauf à établir que le dommage est dû à une cause spécifique d'exonération.

## **IV-2.2 Causes exonératoires**

### **IV-2.2.1 Transport routier et ferroviaire**

Les rédacteurs de la convention CMR s'étant largement inspirés de la convention ferroviaire CIM, les prescriptions relatives à la responsabilité et aux causes exonératoires sont similaires dans leur ensemble.

Aux termes des deux conventions, le transporteur est déchargé de sa responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier (CMR, art. 17-2 ; RU-CIM, art. 23).

Il s'agit par conséquent des causes générales que l'on retrouve dans les droits nationaux :

- le fait de l'expéditeur ou du destinataire ;
- le vice propre de la marchandise ;
- des circonstances proches de la notion de force majeure au sens français du terme, bien que cette dernière expression ne soit pas utilisée par les conventions et qu'une autre formulation lui ait été préférée.

On remarquera que par rapport aux critères traditionnels de la force majeure (irrésistibilité ; imprévisibilité ; extériorité bien que ce dernier soit abandonné par la jurisprudence), tels qu'ils sont entendus en droit français, seul le critère de l'insurmontabilité est expressément retenu dans les conventions internationales CMR et CIM.

Néanmoins, face à la progression des vols de véhicules et de marchandises en trafic international, la tendance de la jurisprudence et notamment des tribunaux français, est d'apprécier avec une extrême sévérité les circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter.

Outre ces trois causes générales, l'originalité du système d'exonération posé par les conventions internationales réside dans la présence de causes d'exonération dites privilégiées (6 dans la CMR ; 7 dans les RU-CIM).

En démontrant l'existence d'une de ces causes, le transporteur bénéficie d'une présomption d'origine du dommage. On tient alors pour acquis que le dommage en résulte effectivement.

Il s'agit toutefois d'une présomption simple d'irresponsabilité et l'exonération n'est pas acquise pour autant, puisque l'ayant droit peut encore combattre celle-ci en établissant à son tour que le dommage n'a pas eu pour cause l'un de ces risques ou, en d'autres termes, que le transporteur a commis une faute précise.

Sur la liste des causes privilégiées : voir CMR, art. 17 §4 et RU-CIM, art. 23 §3).

### **IV-2.2.2- Transport maritime**

Transport soumis à la convention de Bruxelles : le transporteur maritime cesse d'être présumé responsable s'il prouve que le dommage subi par la marchandise provient de l'une des causes d'exonération énumérées par la convention.

La convention de Bruxelles énumère dix-sept cas appelés cas exceptés. La liste comprend entre autres : l'acte de Dieu ; les faits de guerre ; les faits d'ennemis publics ; la contrainte du prince ; les restrictions de quarantaine, qui sont regroupés dans le droit français sous l'appellation de "faits non imputables au transporteur".

Pour la liste des dix-sept cas exceptés de la convention de Bruxelles : voir art. 4-1 et 2.

Transport soumis aux règles de Hambourg : le régime de la responsabilité du transporteur est profondément modifié par rapport à la convention de Bruxelles et la liste des cas exceptés a été abandonnée.

Les règles de Hambourg prévoient que le transporteur est responsable des pertes et avaries, ainsi que du retard, à moins qu'il n'établisse que lui-même, ses préposés et ses mandataires ont pris toutes "les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences" (art. 5-1).

Le transporteur doit donc apporter la preuve de sa diligence raisonnable, ce qui semble à première vue, moins sévère que le régime de Bruxelles.

L'incendie dans les règles de Hambourg donne lieu à un traitement spécial, qui constitue en soi un contresens puisque les règles de Hambourg ont voulu poser une règle générale et ne plus s'encombrer des cas exceptés. Il constitue une présomption simple en faveur du transporteur : le transporteur est responsable des pertes ou dommages causés par l'incendie, si le demandeur "prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur" (art. 5-4).

#### **IV- 2.2.3- Transport aérien**

Les causes d'exonération dans la convention de Montréal sont prévues à l'article 18-2. Sont exonératoire pour le transporteur :

- la nature ou le vice propre ;
- l'emballage défectueux par une personne autre que le transporteur ;
- un fait de guerre ou un conflit armé ;
- un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

En matière de retard uniquement, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre. Ce cas d'exonération constitue un vestige de l'ancienne convention de Varsovie qui permettait jadis dans tous les cas d'exonérer le transporteur.

### **IV-3- Indemnisation**

#### **IV-3.1- Prohibition des limitations conventionnelles**

Toutes les conventions internationales relatives aux transports sont d'ordre public et prohibent les clauses conventionnelles dérogeant à leurs dispositions.

La CMR l'exprime en ces termes : "est nulle et de nul effet toute stipulation qui directement ou indirectement dérogerait aux dispositions de la présente convention" (art. 41-1).

Cela concerne bien entendu les limitations de la réparation, à l'exception des règles de Hambourg en matière maritime (art. 6-4) qui admettent une indemnisation conventionnelle mais seulement si celle-ci est supérieure aux plafonds.

#### **IV-3.2- Indemnité plafonnée**

Si la réparation due par le transporteur en matière de retard est généralement limitée au prix du transport, à l'exception des RU-CIM (le quadruple du prix) et des règles de Hambourg (deux fois et demi le fret), l'indemnisation due en cas de perte ou d'avarie varie d'un mode à l'autre.

##### **IV-3.2.1- Transport routier**

L'article 23-3 de la CMR tel que modifié en 1978, fixe le plafond maximal de la réparation en cas de perte totale ou partielle à 8.33 DTS par Kilogramme de poids brut manquant.

Le DTS est l'unité de compte prévu par les conventions internationales, tel que défini par le fond monétaire international. Il est constitué d'une corbeille de monnaies dans laquelle le dollar américain est prépondérant.

S'il s'agit d'avarie, l'indemnité est limitée à la dépréciation de la marchandise sans pouvoir dépasser le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale (CMR, art. 25).

La CMR limite également la réparation au préjudice matériel et aux frais encourus.

Elle ne répare pas le préjudice commercial résultant d'une perte ou d'une avarie.

##### **IV-3.2.2- Transport maritime**

Les conventions de Bruxelles et de Hambourg prévoient une double limitation par colis et par kilogramme, dont la plus élevée des deux est applicable.

-Transport soumis à la convention de Bruxelles modifiée en 1968 et 1979 : la réparation est plafonnée à 666,67 DTS par colis ou 2 DTS par Kg (art.4-5).

-Transport soumis aux règles de Hambourg : la réparation est plafonnée à 835 DTS par colis ou 2.5 DTS par Kg (art. 6-1).

##### **IV-3.2.3- Transport ferroviaire**

Comme en transport routier, seul le préjudice matériel est indemnisé dans les règles uniformes CIM.

Toutefois, il existe une différence notable dans les RU-CIM puisque le plafond de la réparation est doublé par rapport à la CMR et est porté à 17 DTS.

##### **IV-3.2.4- Transport aérien**

L'article 22-3 de la convention de Montréal dispose que la responsabilité du transporteur est limitée à 17 DTS par kilogramme (ce plafond a été rehaussé en 2009 par l'OACI à 19 DTS), sauf déclaration d'intérêt à la livraison.

#### **IV-3.3- Indemnité supérieure aux plafonds**

L'ayant droit peut, dans certains cas, obtenir une indemnité supérieure aux plafonds qui sont prévus par les conventions internationales.

##### **IV- 3.3.1- Transport routier**

L'expéditeur qui entend obtenir une indemnité supérieure à la limitation fixée par la CMR, a la possibilité, contre un supplément de prix, de formuler sur la lettre de voiture, soit :



- une déclaration de valeur (art. 24) qui a pour effet de substituer à la limite de l'article 23-3 le montant déclaré.
- une déclaration d'intérêt spécial à la livraison (art. 26) qui lui permet d'être indemnisé dans la limite du montant déclaré du préjudice autre que matériel consécutif à une perte, une avarie ou un retard.

En outre, l'ayant droit peut réclamer les intérêts de l'indemnité au taux de 5% l'an (art. 27-1).

La CMR énonce, par ailleurs, que le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions de la convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol (art. 29-1). En droit français cela concerne la faute inexcusable, qui depuis la loi du 8 déc.2009 (art. L133-8 code de commerce), est seule équivalente au dol.

Cependant, pour retenir la faute inexcusable le juge doit relever un manquement ou une faute délibérée, la conscience de la probabilité du dommage (appréciée objectivement), son acceptation téméraire, et l'absence de raison valable.

#### **IV-3.3.2- Transport maritime**

Tant dans la convention de Bruxelles amendée que dans les règles de Hambourg, il est prévu que le transporteur doit réparer intégralement la perte ou l'avarie lorsque celle-ci est due à son dol ou à sa faute inexcusable (convention Bruxelles, art. 4-5-e ; règles de Hambourg art. 8-1).

La faute inexcusable s'entend de la faute délibérée d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience (définition donnée par la jurisprudence française : Cass.civ. 29 mars 1989, Gazette du Palais 1989.1.93).

Sous l'empire de la convention de Bruxelles, le transporteur doit aussi une indemnité qui peut, si le dommage le justifie, être égale à la valeur déclarée par le chargeur lorsque celui-ci a mentionné une valeur sur le document de transport (art. 4-5).

En revanche, à l'inverse de cette dernière convention, les règles de Hambourg ne prévoient pas l'éventualité d'une déclaration de valeur par le chargeur. Celle-ci n'est cependant pas exclue par la convention et l'article 6-4 prévoit même que le transporteur et le chargeur peuvent convenir de fixer une limite de réparation supérieure à celles données par le texte.

#### **IV-3.3.3- Transport ferroviaire**

Jusqu'à l'entrée en vigueur du protocole de 1990, modifiant la COTIF et plus particulièrement les règles uniformes CIM, les dispositions faisant échec à la limitation de réparation étaient similaires à celles contenues dans la CMR pour les transports routiers.

Depuis ce protocole, les RU-CIM ne font plus mention de la faute lourde ni du dol et se réfèrent désormais à la seule notion de faute inexcusable (à l'instar des conventions maritimes et de la convention de Varsovie).

Le nouvel article 44 des RU-CIM dispose que les limitations d'indemnité ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte "d'un acte ou d'une omission que le chemin de fer a commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit

témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait". Ce ne sont donc plus le dol et la faute lourde qui font "sauter" les limites de réparation mais la faute inexcusable du transporteur.

Comme pour toutes les autres conventions internationales relatives aux transports, les RU-CIM admettent la possibilité de déclarer un intérêt spécial à la livraison (mais pas une déclaration de valeur) ayant pour effet d'écarter l'application de la limitation de réparation (art. 46).

#### **IV-3.3.4- Transport aérien**

Sous l'empire de la convention de Varsovie telle que modifiée par le protocole de la Haye en 1955, la limitation de réparation était écartée soit par le jeu d'une déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, soit par la faute inexcusable du transporteur aérien.

La nouvelle convention de Montréal a maintenu la faculté de déclarer un intérêt spécial à la livraison pour faire échec à la limitation mais a supprimé pour le transport de marchandises, la notion de faute inexcusable. Cette notion ne vaut aujourd'hui en aérien que pour le retard en transport de passager et pour les bagages (enregistrés ou non).

Par conséquent, la limitation de 17 DTS par kilogramme en transport de marchandises devient, sauf déclaration d'intérêt à la livraison, infranchissable puisqu'il n'est plus prévu qu'elle est écartée en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur.

## **V - REGLEMENT DES DIFFERENDS ET CONTENTIEUX**

Il s'agit de répondre ici aux questions suivantes : qui peut agir ? pendant quel délai ? et devant quelle juridiction ?

### **V- 1 - Titulaire du droit d'action**

#### **V- 1.1 - Transport routier**

Contrairement à son homologue ferroviaire, la CMR ne désigne pas de titulaire exclusif du droit d'action. Ce droit appartient aux personnes désignées en qualité d'expéditeur ou de destinataire sur la lettre de voiture, mais aussi à ceux non mentionnés dès lors qu'ils démontrent leur qualité d'expéditeur ou de destinataire réel.

A l'inverse des transports ferroviaires, le droit d'action du destinataire ne prive pas l'expéditeur de tout recours, puisqu'il ne passe pas de façon exclusive de l'un à l'autre par le simple fait de l'acceptation de la livraison.

Outre l'expéditeur et le destinataire, le commissionnaire de transport a aussi un droit d'action en principal contre le transporteur, dès lors qu'il démontre son intérêt à agir. Il démontre son intérêt à agir en prouvant qu'il a soit indemnisé l'ayant droit, soit qu'il s'est engagé à l'indemniser avant tout recours de son client (donneur d'ordre).

#### **V-1.2- Transport maritime**

Dans la pratique, l'action est souvent exercée par l'assureur-facultés qui a indemnisé l'ayant droit à la marchandise et dans les droits duquel il est subrogé. Mais cette subrogation suppose que l'assuré indemnisé jouisse lui-même du droit d'agir contre le transporteur.

Le droit d'action contre le transporteur maritime appartient aux personnes suivantes :

- si le connaissement est à ordre: au dernier endossataire à l'exclusion des endossataires intermédiaires ;
- si le connaissement est au porteur: au porteur légitime ;
- si le connaissement est à personne dénommée: au destinataire mentionné comme tel.

En outre, la jurisprudence française a étendu le droit d'action au chargeur apparent ou au chargeur réel, lorsqu'il fait la preuve de cette qualité et qu'il est seul à supporter le préjudice (Cass.ass.plénière 22 décembre 1989, Droit Maritime Français 1990-29), ainsi qu'au destinataire réel, sous les mêmes conditions que ci-dessus (Cass.com.7 juillet 1992, Bull.transp. 1992.638).

### **V-1.3- Transport ferroviaire**

La convention ferroviaire RU-CIM est la seule à répartir avec précision le droit d'action contre le chemin de fer.

Contrairement au régime des transports routiers, ce droit ne peut avoir qu'un seul titulaire. Il appartient en premier lieu à l'expéditeur tant que le destinataire n'a pas accepté la livraison et passe ensuite de façon exclusive à ce dernier et à lui seul.

Le droit d'action n'est donc pas cumulatif, il est exclusif et alternatif (Cass.com.15 mai 1974, Bull.civ.IV. n°160).

### **V-1.4- Transport aérien**

La convention de Montréal est quasiment muette sur le droit d'action.

La convention dispose seulement que si la marchandise n'est pas livrée "le destinataire est autorisé à faire valoir vis à vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport" (art. 13-3).

Après quelques hésitations, la jurisprudence s'est fixée en ce sens : le droit d'action contre le transporteur n'appartient qu'aux seules parties au contrat, c'est-à-dire à l'expéditeur et au destinataire dont les noms figurent sur la LTA.

En revanche, ni l'expéditeur réel, ni le destinataire réel n'ont d'action contre le transporteur, à la différence du droit maritime.

## **V-2- Prescription**

### **V-2.1- Transport routier**

Les actions auxquels peuvent donner lieu les transports soumis à la CMR sont prescrites dans le délai d'un an (art. 32-1).

Ce délai court du jour où la marchandise a été livrée. S'il n'y a pas eu livraison (perte totale), il court à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, en l'absence de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise. Pour les actions autres que celles concernant une avarie, une perte ou un retard le délai de prescription ne commence à courir qu'à partir d'un délai de trois mois après la conclusion du contrat.

Ce délai est susceptible d'interruption et de suspension dans les conditions prévues par la loi de la juridiction saisie.

En outre, la CMR prévoit une cause originale de suspension supplémentaire du délai de prescription par l'envoi d'une réclamation écrite adressée au transporteur. Celle-ci suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur l'a repoussé (par écrit) et restitue les pièces qui étaient jointes (art. 32-2).

### **V-2.2- Transport maritime**

En application de la convention de Bruxelles, l'ayant droit doit intenter son action dans le délai d'un an, à compter de la livraison effective ou du jour où celle-ci aurait dû avoir lieu (conv. Bruxelles, art. 3-6).

Les règles de Hambourg ont quant à elles, porté le délais de prescription à deux ans.

Comme dans tous les autres modes de transport il s'agit d'un délai de prescription ordinaire (et non d'un délai de déchéance), susceptible d'interruption et de suspension.

### **V-2.3- Transport ferroviaire**

Selon les règles uniformes CIM, l'action se prescrit également par un an.

Toutefois le délai est porté à deux ans en ce qui concerne les actions en versement d'un remboursement ou du produit d'une vente par le chemin de fer et les actions fondées sur une faute inexcusable (depuis l'entrée en vigueur du protocole de 1990).

A l'instar de la CMR, les RU-CIM prévoient dans les mêmes termes et conditions la suspension du délai de prescription en cas de réclamation écrite adressée au transporteur.

### **V-2.4- Transport aérien**

Le transport aérien se distingue des autres modes de transport en matière de délai de prescription. L'action en réparation doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver.

L'expression utilisée dans l'article 35 "sous peine de déchéance", qui constitue la reproduction de l'ancien article 29 de la convention de Varsovie a souvent été discutée et on s'est longtemps interrogé sur la nature du délai de 2 ans : délai de déchéance ou délai de prescription ? Après quelques hésitations, la jurisprudence française a considéré ce délai comme un délai de prescription ordinaire susceptible de suspension et d'interruption et non comme un délai de rigueur (Cass.civ.4 février 1986, Bull.civ.I. n°16).

Nombreuses juridictions étrangères considèrent, à l'inverse, qu'il s'agit d'un délai de déchéance insusceptible d'interruption et de suspension (Cour suprême d'Israël 22 octobre 1984, RFD aérien 1985.232 ; Trib. Fédéral Suisse 10 mai 1982, RFD aérien 1983.365 ; Trib.com.Luxembourg 20 décembre 1985, RFD aérien 1986.112 ; Trib. Rome 19 janvier 1972, RFD aérien 1973.77 ; Cour de Barcelone (sala 1) 9 octobre 1973, Unidroit 1975.I.250 ; Cour suprême New York 5 octobre 1981, Dr.europe.Tr. 1983.411 ; Camara Nacional Federal (Argentine) 24 mai 1990, Rev.Dt.uniforme 1992.II.236).

En ce qui concerne le point de départ du délai, l'article 35 prévoit qu'il commence à courir à l'arrivée des marchandises à l'aéroport de destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver. En France, il est cependant jugé, en sens contraire, que le délai ne devait pas commencer à courir à partir de l'arrivée des marchandises à l'aéroport de destination mais à partir de la livraison effective au réceptionnaire (Cass.com.3 juin 1997, inédit ; Cass.com.19 janvier 1993, inédit ; Trib.com.Paris 28 septembre 1983, Bull.Transp.1984.277).

### **V-3- Compétence territoriale**

La convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 (aujourd'hui Règlement CE 44/2001) relative à la compétence judiciaire entre les Etats membres de l'Union européenne a pris soin de préciser qu'elle ne dérogeait pas aux conventions internationales auxquelles les Etats sont parties et qui dans des matières particulières telles que le transport, règlent la compétence judiciaire (art. 57).

Il en résulte que les dispositions spéciales des conventions internationales relatives aux transports, en matière de compétence doivent seules trouver application dans les relations entre le transporteur et son client.

#### **V-3.1- Transport routier**

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la CMR, le demandeur peut saisir les juridictions des pays contractants désignées d'un commun accord et, à défaut, soit les juridictions du pays sur le territoire duquel le défendeur a son siège ou un établissement, soit les juridictions du pays sur le territoire duquel le lieu de prise en charge ou celui prévu pour la livraison est situé (art. 31-1) ;

Remarque importante : la CMR n'attribue pas compétence aux juridictions du lieu de prise en charge (ou de livraison) mais aux juridictions du pays où sont effectuées ces opérations. Il convient donc pour déterminer le tribunal compétent de se reporter aux règles de procédure du pays où l'action doit être engagée.

#### **V-3.2- Transport maritime**

Pour les transports soumis à la convention de Bruxelles : aucune disposition n'est prévue. Dans le silence de la convention, il convient de se référer à la loi applicable au contrat.

Transport soumis aux règles de Hambourg (art. 21) : l'ayant droit peut à son choix intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel il est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou port ci-après :

- l'établissement principal du transporteur ;

- le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le transporteur y ait un établissement ou une agence ;
- le port de chargement ou de déchargement ;
- tout autre lieu désigné dans le contrat par une clause attributive de compétence.

### **V-3.3- Transport ferroviaire**

Bien qu'assez proches de la CMR, les règles uniformes CIM n'envisagent pas la même alternative pour le demandeur.

Aux termes des RU-CIM, les actions judiciaires ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats. En France, où il n'existe pas de dispositions dérogatoires, la SNCF peut être assignée soit au lieu de son siège social, soit au lieu où elle a une succursale dès lors que le fait générateur se rattache à cette succursale.

A l'inverse de la CMR, les règles uniformes CIM ne prévoient pas la possibilité de désigner d'un commun accord, une juridiction compétente.

### **V-3.4- Transport aérien**

La compétence en transport aérien international est régie par l'article 33 de la convention de Montréal.

Cet article dispose que l'action doit être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des Etats contractants, soit devant le tribunal du domicile du transporteur ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

Ces dispositions sont d'ordre public et l'article 49 de la convention énonce la nullité de toute clause qui dérogerait à ces règles.

## **V-4- Arbitrage**

A défaut de précision dans la plupart des conventions (CMR ; convention de Bruxelles ; RU-CIM), la possibilité de déférer à des arbitres des litiges relatifs à la responsabilité du transporteur dépend du droit commun de l'arbitrage.

Seules deux conventions ont expressément prévu la validité des clauses d'arbitrage : la convention de Montréal en aérien et les règles de Hambourg en maritime.

Dans la convention de Montréal, la clause d'arbitrage (ou compromissoire) est admise, pourvu que l'arbitrage s'effectue au lieu où se trouve l'un des tribunaux compétents (art.34).

Quant aux règles de Hambourg, elles disposent que les parties peuvent prévoir par écrit que tout litige sera soumis à l'arbitrage (art.22).

Dans le cas où la clause compromissoire ne désigne pas le lieu de l'arbitrage, le demandeur peut l'engager soit dans le pays du défendeur, soit dans celui de la conclusion du contrat ou dans celui où se situe le port de chargement ou de déchargement.