

droit des transports

*Guillaume
Jouffaire*

terrestres, aériens et maritimes
internes et internationaux

Michel Alter

professeur à la Faculté de droit
de l'Université des sciences sociales de Grenoble

deuxième édition 1989

 **dalloz**

11, rue Soufflot, 75240 Paris Cedex 05

AVERTISSEMENT

La collection des **MÉMENTOS DALLOZ**, rédigée avec la collaboration de Professeurs aux Universités, constitue un ensemble de petits ouvrages présentant les différentes matières des nouveaux programmes : D.E.U.G., Licences, Maîtrises en Droit, ès Sciences économiques et de Gestion, ainsi que de la Capacité en Droit, sous forme d'**exposés schématiques**.

Par leur composition typographique et grâce à un jeu de caractères appropriés, les divisions et les notions essentielles sont mises en relief et frappent la mémoire visuelle du lecteur.

Sans remplacer l'enseignement dispensé, sous des formes diverses, dans les Universités, les **MÉMENTOS DALLOZ** permettent de saisir, sans difficulté, l'essentiel d'une question.

INTRODUCTION

§ 1. — Le phénomène du transport.

A. — Une activité liée aux comportements humains.

Le transport correspond au besoin de l'homme de se déplacer et de déplacer les choses.

Présence constante des transports dans le temps et dans l'espace (migrations dans l'histoire de l'humanité, activité maritime dès l'**Antiquité**, formes modernes apparues aux **XIX** et **XX^e** siècles, transport dans l'espace ...).

Aujourd'hui, la sédentarité régresse : il est acquis pour tous que personnes et marchandises se déplacent toujours plus facilement, **plus** vite, plus sûrement et (sauf circonstances spéciales) à meilleur prix. Relève de la banalité l'usage d'un véhicule routier, du chemin de fer ou de l'avion. Les transports **structurent** l'espace : leur présence relie et désenclave, leur absence isole et pénalise. Les « transports en commun » impriment leur marque sur la topographie urbaine : rocades et changeurs, cités-dortoirs ...

L'homme en vient à se forger de véritables besoins :

- Celui de se déplacer pour ses activités professionnelles.
- Celui de voyager dans le cadre de ses loisirs (voyages organisés, charters, croisières, usage de remontées mécaniques ...).
- Celui d'avoir à sa disposition un produit quelque soit son lieu de fabrication ou de récolte.
- Celui de consommer à toute époque une denrée pourtant **saisonnaire**.

L'importance des transports est également révélée à l'occasion de circonstances perturbatrices :

- Une difficulté naturelle, voire une catastrophe (tremblement de terre, inondation ...), s'éprouve en partie par son impact sur le réseau des transports. Et c'est du rétablissement de celui-ci que dépendra souvent l'efficacité de la réaction de l'homme.
- Une grève dans le secteur des transports produit généralement de graves répercussions sur l'activité économique.
- La conduite d'une guerre (surtout actuellement) ne peut se concevoir sans l'aide décisive des **transports**, ainsi qu'en témoignent de célèbres exemples (Taxis de la **Marne**, **convois maritimes** lors du dernier conflit mondial, débarquements et a ponts aériens ...). Par ailleurs, la destruction des voies et des moyens de communication de l'ennemi reste toujours une des priorités tactiques.

B. — Une activité liée à l'économie.

Un transport s'impose dès qu'il y a activité commerciale: il est l'**expression même** du **commerce**. De la modeste caravane au moyen le plus moderne, c'est le vecteur nécessaire à la satisfaction du besoin

d'échange et à la répartition des richesses. Le contrat de transport est le complément généralement indispensable au contrat de vente.

L'histoire illustre l'impact des transports : la technique routière des Romains a scellé l'unité de leur empire; l'activité maritime a été l'instrument de la puissance de nombreux Etats (Phénicie, Venise, Portugal, Espagne, Angleterre ...). Actuellement, en France, le secteur des transports intéresse **environ** 34 000 entreprises employant plus de 700 000 personnes. Si on comptabilise les emplois dans les activités directement liées aux transports, ce sont 9 % de la population active qui sont concernés.

Concrètement, le transport :

- favorise les déplacements humains, professionnels ou de loisir (développement du tourisme).
- constitue, en amont comme en aval, une étape inévitable de la production: en assurant l'approvisionnement des cellules productrices, puis l'écoulement des marchandises fabriquées ou récoltées.
- permet le rapprochement d'économies complémentaires et autorise, par là, la spécialisation de certaines régions. Même le recours à l'autarcie (solution normalement dépassée) n'exclut pas les transports internes.
- assure le ravitaillement des points de consommation. Permet ainsi d'éliminer disettes et famines (leur maintien dans certaines parties du monde s'explique généralement par d'autres raisons).
- autorise la régulation des marchés, en évitant par exemple l'effondrement des cours en cas de surproduction en un lieu.
- est un moyen décisif pour la mise en **valeur** d'un territoire nouveau (cf. le **rôle** des chemins de fer dans la conquête de l'ouest américain, dans l'exploitation de la Sibérie; l'ouverture d'une voie routière à travers la forêt amazonienne...) ou pour le développement d'une région : impact du percement d'un tunnel, de la création d'un port ou d'un aéroport, de la construction d'une autoroute ou d'une voie ferrée (ou inversement, conséquence de sa suppression).
- est un instrument nécessaire aux diverses **formes** d'association économique internationale (cf. articles 74 à 84 du Traité de Rome édictant les principes directeurs d'une politique commune en matière de transport).

En **définitive**, l'activité de transport apparaît **cumulativement**:

- comme un **facteur de progrès**, véritable instrument d'une politique.
- comme un **critère de développement économique** (est à cet égard souvent instructive la lecture d'une carte des tracés ferroviaires ou routiers d'un pays).

C. — **Une activité liée à la technique.**

Les améliorations techniques ont progressivement répondu **aux** exigences exprimées (tout en suscitant de nouvelles). Les grandes mutations technologiques en matière de transport sont d'ailleurs des étapes

marquantes de l'histoire de l'humanité : inventions de la roue, de la voile, de la traction à vapeur, du moteur à combustion interne ...

Au siècle dernier, le chemin de fer a bouleversé le commerce et l'industrie en prenant le relai de la traction animale, seul moyen existant avec la batellerie. Puis, nouvelle révolution au début du XX^e siècle avec l'apparition des véhicules routiers, ensuite de l'aviation. Cependant depuis longtemps, la navigation maritime tenait un rôle de premier plan.

Les dernières décennies révèlent d'ailleurs de remarquables perfectionnements :

1) Evolution des techniques.

- **amélioration** des modes classiques de transport : ferroviaire (turbotrain, T.G.V. ...), aérien (gros porteurs, Concorde...) ou maritime (navires pétroliers, méthaniers, céréaliers, **vraquiers**, porte-conteneurs, à propulsion nucléaire ...).
- **apparition** de techniques nouvelles : oléoducs et pipelines, aéroglisseurs, fusées et navettes spatiales ...

2) Evolution des pratiques d'exploitation commerciale :

- Usage toujours plus fréquent de combinaisons de plusieurs modes : transports mixtes (rail-route, air-route ...), transports superposés (camion sur wagon, sur navire ...). Ces pratiques sont d'ailleurs favorisées par de constantes adaptations des équipements.
- Progrès décisif dans la manutention apporté par l'introduction du conteneur. En conséquence, place grandissante prise par les transports dits combinés ou multimodaux.

D. — Une activité vouée à la spécialisation.

Si les transports ont partout gagné en rapidité, sécurité et fiabilité, la tendance générale reste en faveur de la spécialisation (celle-ci se retrouvera d'ailleurs s'agissant du droit applicable).

1) Spcialisation dans les modes de transport.

Chaque moyen de locomotion a ses propres qualités et limites. Le choix du demandeur d'un service de transport se fera donc en fonction de ces données.

- Le transport fluvial se voit particulièrement réserver le déplacement des marchandises pondéreuses, de volume et de tonnage importants, n'exigeant pas un acheminement accéléré.
- Le transport aérien connaît **plutôt** les envois peu encombrants, de valeur ou urgents.
- Sur terre, la répartition rail-route **s'évère** moins nette. Il existe cependant des distances optimales pour chaque mode. Si elles sont importantes, les transports ferroviaires prennent généralement le meilleur (pour des raisons de rentabilité). En France, la modicité des parcours fait que souvent c'est la différence de statut qui restera déterminante dans le choix opéré.
- L'avenir semble appartenir au transport combiné.

2) Spécialisation dans les entreprises.

Rendue **nécessaire** par :

- La diversité de la demande.
- Le souci de satisfaire au mieux la clientèle.
- Le **perfectionnement** du matériel utilisé.
- Les impératifs de la concurrence et d'une saine gestion.

Conséquence :

Tendance pour de nombreux professionnels à s'orienter vers un genre de trafic (celui qui leur paraît le plus rentable compte tenu des conditions qu'ils affrontent) et à s'y perfectionner.

Exemple : transport sous réfrigération ou température dirigée, de produits liquides, de marchandises dangereuses, encombrantes ..., spécialisation géographique, etc...

Remarque :

Cette spécialisation est théoriquement souhaitable, en raison des avantages qui peuvent en résulter pour la qualité ou le **coût** des prestations.

§ 2. — Le droit des transports.

Le Droit ne pouvait ignorer un phénomène aussi spécifique et primordial de l'activité humaine.

Droit des transports : branche du droit relative à l'étude et à l'analyse au plan juridique, des mécanismes assurant et organisant le déplacement des hommes et des choses, ainsi que des conséquences qui en découlent.

Remarques :

- Ce déplacement s'entend comme celui opéré par un engin mobile (à l'exclusion d'autres moyens, tel celui d'une canalisation).
- Tout transport pour le compte d'autrui appelle l'organisation de cette activité. Vu sous cet angle, le droit des transports intéresse en premier lieu des professionnels.

A. — Un droit en constante évolution.

Les changements, voire les mutations, révèlent certaines tendances.

1) **Tendance à la spécialisation.**

Chaque mode de transport tend à avoir sa propre réglementation, alors que les dispositions des codifications restent générales et très incomplètes. Même constatation s'agissant des transports internationaux. Cette différenciation des régimes juridiques s'explique par des raisons techniques et d'ordre historique (apparition échelonnée dans le temps des divers moyens de déplacement). S'ajoute encore une autre distinction en fonction de ce qui est transporté : personne ou marchandise.

Remarques :

- Une uniformisation serait cependant souhaitable, tant en droit interne qu'au plan international. Les tentatives faites restent

décevantes, même si l'unification est acquise par genre de transport entre de nombreux pays (cf. Conventions internationales, infra, p. 14).

- Certains transporteurs bénéficient d'une véritable situation de monopole dans leur activité (qui revêt alors souvent un caractère de service public), alors que d'autres restent plus proches d'un commerçant ordinaire. Essentielle selon Josserand, cette distinction offre peu d'intérêts pratiques au regard du Droit.
- La nécessité de distinguer les modes de transport peut poser problème en présence de certaines techniques récentes. Ex. : aéroglisseur, engin maritime ou aérien ? La réponse décide évidemment du régime juridique applicable au contrat.

2) Tendance à l'internationalisation.

- En raison du besoin éprouvé, suite au développement des échanges commerciaux entre les Etats, de disposer d'un droit uniforme applicable aux opérations de transport international. Profusion actuelle de Conventions internationales ayant en grande partie réalisé l'unification internationale du droit.
- En raison de la création de communautés économiques contribuant à poser le problème des transports sur un plan international (par exemple par le Traité de Rome du 25 mars 1957).

B. — Un droit en pleine vitalité.

Branche du droit particulièrement sensible aux mutations scientifiques, mécaniques et économiques. L'intense mouvement juridique qui en résulte se manifeste par :

- L'adaptation constante des règles applicables aux déplacements des marchandises et des voyageurs. Nombreuses illustrations dans la jurisprudence et dans la législation internationale (ainsi, toutes les Conventions unificatrices ont fait l'objet, à plusieurs reprises, de profonds remaniements. Cf. infra, p. 16 et s.).
- Les apports fondamentaux dont a pu bénéficier la science juridique en général :
 - **droit administratif** : important rôle joué par des chemins de fer dans l'élaboration de la notion de **concession de service public**.
 - **droit civil** : part prise par les transports dans l'établissement par la doctrine de la théorie du **cas fortuit** et de la notion de **contrat d'adhésion** (Saleilles), et dans la formulation par la jurisprudence du concept **d'obligation de sécurité**.
 - **procédure** : jurisprudence dite des « **gares principales** ».

C. — Un droit marqué par l'interventionnisme.

Peu de place est laissée à la liberté, dans un souci de **protection** de l'utilisateur et de l'intérêt *général*.

1) **Au plan individuel.**

L'observation des faits révèle qu'il y a souvent absence d'équilibre entre les parties contractantes. Le contrat de transport est un exemple classique de contrat d'adhésion.

Conséquence : la base contractuelle était condamnée à se rétrécir, tant sous l'influence des prétentions des transporteurs, qu'en raison des règles protectrices édictées dans l'intérêt de leurs cocontractants.

2) **Au plan de l'activité de transport.**

Le secteur des transports concerne directement la vie économique du pays. Il est d'ailleurs le terrain d'élection d'entreprises comptant parmi les plus puissantes (S.N.C.F., Compagnies maritimes ou aériennes). D'où nécessaire intervention des pouvoirs publics.

Cette situation, perceptible dès la création des chemins de fer, s'est développée et généralisée à l'époque contemporaine à tous les stades : organisation, réglementation, contrôle. Ces interventions concernent aussi bien les transports à monopole que les autres : le transport « libre » se fait rare.

Cette politique est particulièrement dictée et influencée par la concurrence existant entre les modes de transports. Afin de la maîtriser, la réglementation porte tant sur la liberté de s'installer que sur celle d'exercer l'activité, et tend à assurer une **coordination** entre les différents moyens.

Remarque : cet interventionnisme des pouvoirs publics évolue constamment en fonction des données économiques et des options politiques.

PREMIÈRE PARTIE
LES SOURCES DU DROIT
DES TRANSPORTS

Le **cadre juridique** applicable aux opérations de transport (et particulièrement au contrat de transport) est fourni :

1) En droit interne, par :

A. — Les codifications napoléoniennes :

- Code civil, articles 1782 à 1786.
- Code de commerce, articles 96 à 108.

Remarques :

- La législation est souvent archaïque et imprécise (ainsi, confusion entre le transporteur et le commissionnaire).
- Les textes concernent tout déplacement d'une marchandise, quel que soit le mode de transport (sauf maritime, et parfois aérien).
- Les Codes ignorent en revanche le transport de personnes.

B. — De nombreux textes spéciaux :

- **Transports aériens** : Code de l'Aviation civile (art. L. 321-1 à 6), intégrant les dispositions des lois des 31 mai 1924 et 2 mars 1957.
- **Transports fluviaux** : en particulier, loi du 22 mars 1941, arrêté du 29 juin 1942, Code des voies navigables et de la navigation intérieure (13 oct. 1956).
- **Transports maritimes** : loi du 18 juin 1966, complétée par les décrets d'application des 31 décembre 1966 et 23 mars 1967.
- Sur la **coordination des transports** (infra, p. 32) et la **réglementation des professions**.

Observations :

- Ces rédactions viennent heureusement atténuer les inconvénients résultant de l'absence d'une loi générale sur le contrat de transport.
- Mais l'ensemble reste parfois dispersé et lacunaire.
- En cas de contrariété des textes, application du principe *specialia generalibus derogant*.

C. — La loi d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.) et les Contrats types :

La loi d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.) du 30 décembre 1982 entend proposer dorénavant le cadre général dans lequel doit se développer le secteur des transports..

✓ Elle offre la **nouvelle base juridique** de niveau législatif posant, dans une approche intermodale de tous les secteurs, les principes fondamentaux d'un fonctionnement moderne de l'activité des transports.

Cette **loi générale**, que de nombreux textes d'application doivent compléter, régit certaines stipulations de la convention de transport et prévoit l'établissement par décret de **contrats types**, applicables de plein droit à défaut de volonté contraire.

Plusieurs contrats types sont actuellement en vigueur (infra).

D. — Les tarifications, source de droit originale à la matière des transports (fer et route, voir infra).

2) En droit international, par de nombreuses **Conventions** internationales à vocation unificatrice, proposant un **droit uniforme** à base de **règles** substantielles (v. infra).

**CHAPITRE I. — TRANSPORTS INTERNES :
TARIFICATION ET CONTRATS TYPES**

A l'âge d'or de la tarification semble à présent succéder le temps de la pratique des contrats types.

Section 1. — La tarification

✓ **Définition** : Les tarifs sont les **documents** qui réglementent la *formation* et l'*exécution* des relations de transport et expriment donc *les conditions offertes* aux usagers, expéditeurs et voyageurs (obligations des parties, délais, documents, indemnisations, prix des prestations, droit de disposition de la marchandise ...).

Remarque : Ne pas confondre « **tarif** » et réglementation du **prix** du transport (ou fret), celle-ci étant d'ailleurs souvent contenue dans la tarification.

Justification de la tarification : elle présente l'avantage pratique d'une *prédétermination* des conditions auxquelles le service du transport est soumis.

✓ Cette technique marque le caractère de *contrat d'adhésion* de la relation, relativement à l'usager.

§ 1. — Théorie générale du tarif avant 1971.

Notion de tarif et **pratique** sont apparues en premier lieu à propos des transports ferroviaires, à l'origine de l'élaboration de la théorie (ultérieurement étendue aux transports routiers). Les réformes portées à la S.N.C.F. depuis 1971 (infra, p. 24) posent le problème d'une éventuelle révision de certains principes classiques en la matière.

La nature juridique des tarifs et les conséquences qui en découlent dérivent de leur procédure d'établissement.

A. — Procédure d'élaboration des tarifs.

- Initiative des propositions et modifications laissée à la S.N.C.F.
- Publicité assurée à titre d'information.
- Soumission au Ministre de tutelle pour homologation. Pouvoirs discrétionnaires de ce dernier. L'absence de **réponse** dans le mois vaut autorisation d'application.
- Publication du tarif au Journal officiel.

B. — Nature juridique du tarif.

Célèbre controverse entre des thèses débouchant sur des conséquences juridiques opposées :

- **thèse contractuelle** : les tarifs sont de simples conventions entre contractants.
- **thèse réglementaire** : les tarifs sont à assimiler à des textes d'ordre public.

Position de la **jurisprudence** :

Le tarif est à comprendre comme un **règlement impératif**, dont la caractéristique est la **rigidité** du **statut** (mais compétence reste réservée aux tribunaux de l'ordre judiciaire pour les litiges relatifs à l'application ou à l'interprétation des tarifs).

C. — Conséquences.

- Le tarif est à interpréter strictement et à la lettre (et non comme une disposition contractuelle).
- Le tarif est d'ordre public et a force obligatoire (toute renonciation ou convention contraire est écartée).
- Le tarif est censé être connu des usagers (qui ne peuvent donc exciper d'un renseignement erroné).
- Le tarif est de caractère impersonnel: principe de l'**égalité** des usagers. Règle cependant rapidement nuancée en fait par la possibilité **donnée** à la S.N.C.F. de conclure conventions tarifaires (publiées) et accords tarifaires (non publiés).

§ 2. — L'évolution de la tarification ferroviaire.

A. — La réforme de 1971.

La volonté d'alléger l'influence et le contrôle des pouvoirs publics sur la S.N.C.F. s'exprime dans un nouveau cahier des charges (art. 9 à 13 relatifs à la tarification). Sur la réforme : v. infra, p. 24).

1) Procédure d'élaboration des tarifs.

- L'initiative demeure à la S.N.C.F.
 - Communication au Ministère de tutelle.
 - Entrée en vigueur 30 jours plus tard, sauf **véto** pour deux motifs exclusivement :
 - le tarif ne couvre pas le coût marginal des prestations assurées.
 - Le tarif constitue un abus de position dominante.
 - Publicité au Bulletin des tarifs de la S.N.C.F.
- Existence d'une procédure particulière pour les tarifs voyageurs.

2) Structure des tarifs.

La tarification **marchandise** concerne les envois de 5 tonnes et plus.

Deux systèmes :

a) **Tarification de référence**, de caractère simplement indicatif. Constitue la **règle** générale.

Peut comporter soit un prix déterminé, soit une fourchette avec maximum et minimum, entre lesquels le transporteur choisit un prix d'application.

Dérogations possibles aux tarifs de référence, à condition d'en aviser le Ministre et en l'absence de veto (pour les deux raisons évoquées supra). Publicité, sauf dispense.

b) **Tarification obligatoire**, règle d'exception éventuellement applicable.

Ex. : produits relevant de la C.E.C.A.

Cette tarification ne peut être imposée qu'aux catégories de trafics qui donnent lieu à une même tarification lorsqu'ils sont assurés par route ou par voie d'eau.

Remarque : possibilité donnée à la S.N.C.F. de conclure, sous certaines conditions, des accords tarifaires particuliers aux stipulations fixées de gré à gré.

3) Nature juridique des tarifs.

Equivoque engendrée par la réforme de 1971 :

- Avant 1971 : la rigidité du statut juridique des tarifs ferroviaires s'expliquait par un formalisme dans leur élaboration leur conférant le caractère d'une loi, au sens large.
- Les modifications apportées en 1971 ont consacré une nette atténuation de cette rigueur. Il semble à présent plus discutable de reconnaître aux tarifs une telle nature.

Conséquences : les caractères classiques des tarifs (réglementaire, impératif, impersonnel) risquent de subir un infléchissement en raison de la texture contractuelle qui semble maintenant perceptible dans la tarification (celle-ci se rapprocherait des conditions générales de l'entreprise).

B. — La réforme de 1983.

En conséquence du changement du statut de la S.N.C.F. au 1^{er} janvier 1983 (infra, p. 25), un nouveau **cahier des charges** a été adopté. Il apporte d'importantes modifications aux relations entre la société et les usagers, partant à la tarification.

S'agissant des transports de marchandises, l'**autonomie de gestion** accordée et la **liberté de négociation** avec la clientèle reconnue entraînent, par voie de **conséquence**, la modification ou l'élimination de nombreuses dispositions antérieures relatives aux prix et conditions d'application (en particulier tarifs de référence ou obligatoire).

La S.N.C.F. dispose d'une totale initiative dans la création ou la modification des tarifs (art. 25); communication en est faite au Ministre qui perd les pouvoirs antérieurement reconnus (V. supra).

De son côté, la tarification voyageurs est communiquée au Ministre 15 jours avant sa date d'entrée en vigueur; elle se trouve homologuée en l'absence d'opposition notifiée dans les 8 jours du dépôt (art. 17).

Plus généralement, l'article 27 du cahier des charges autorise la S.N.C.F. à passer avec sa clientèle des contrats et accords dont les prix et conditions sont **fixés de gré à gré**, sous deux conditions :

- ils présentent un intérêt commercial et financier pour l'entreprise ferroviaire ;
- ils respectent les règles de la concurrence **loyale** entre les divers modes de transport.

Conclusion : au regard de la nature juridique du tarif, les réflexions suscitées par la réforme antérieure (de 1971, supra) se trouvent donc confortées par cette nouvelle évolution. La jurisprudence semble progressivement réviser sa position classique et abandonner **la rigueur** qui la caractérisait.

Concrètement, la **tarification** ferroviaire se présente sous la forme d'un document général, **marchandises** et **voyageurs**, complété par de nombreuses annexes.

Les transports par expédition (assurés par le **SERNAM**) qui firent longtemps l'objet d'une réglementation modeste, comparativement aux tarifs, sont à présent soumis aux dispositions du contrat type messagerie (V. infra), à l'exception de la limitation de réparation.

§ 3. — La tarification routière.

A. — Situation antérieure au 1^{er} janvier 1989.

Existence depuis 1961 d'une **tarification routière obligatoire (T.R.O.)**, inspirée des pratiques en matière ferroviaire (sur le contrôle et les sanctions dans le cadre de la coordination, v. infra, p. 35 et s.).

1) Nature juridique.

Mutatis mutandis, application des raisonnements dégagés à propos de la tarification **ferriviale** (v. supra, p. 9).

2) Domaine.

La tarification est applicable à tout transport portant sur un envoi d'au **moins 3 tonnes** à une **distance égale ou supérieure à 200 km** (Cf. tableau des distances).

Exclusion de nombreuses marchandises ou de certains transports spécialisés.

3) Elaboration.

- Rédaction des propositions par le **Comité National Routier** qui a l'initiative des créations et des modifications.
- Publicité à titre d'information.
- Communication au Ministre de tutelle. Droit de veto et de refus discrétionnaire.
- Publication au Journal officiel.

4) Structure.

Conditions **générales** et conditions **particulières** d'application des tarifs (volet juridique) et documents permettant la détermination des **prix** de transport.

Le Recueil général des tarifs composé :

- des Conditions d'application des tarifs (C.A.T.T.R.M.), assurant la réglementation de la formation et de l'exécution du contrat de transport.
- des tarifs d'application propres à chaque marchandise désignée (tarification ad valorem).
- des tarifs des opérations accessoires et complémentaires (déclaration de valeur, magasinage ...).
- des prix de barèmes.

Le classement des localités (le classement d'une relation — en quatre catégories — est déterminé par celui de la localité de destination).

Le tableau des distances tarifaires, permettant la détermination de la distance de taxation des envois.

Remarques :

- 1) Ces documents permettent en particulier le calcul du **prix d'un transport routier** (fonction du classement de la relation, de la distance tarifaire, du numéro du barème — avec minimum et maximum — et de l'application de ce barème à la distance considérée). Les tarifs routiers sont **également « à fourchette »**, c'est-à-dire avec limites supérieure et inférieure.
- 2) De leur **côté**, les **services réguliers de voyageurs** sont également soumis à une réglementation particulière des prix et doivent se conformer à un **règlement-type**.
- 3) A noter, enfin, l'instauration entre les Etats **membres de la C.E.E.** de tarifs bilatéraux, à caractère obligatoire ou de référence.

B. — A compter du 1^{er} janvier 1989.

Une **tarification routière de référence** remplace la T.R.O. supprimée par un décret du 6 mai 1988.

Champ d'application: les transports antérieurement soumis à la T.R.O., donc les envois d'au moins 3 tonnes acheminées à 200 km ou plus.

Caractère indicatif: nullement obligatoire, la tarification apparaît comme une aide à la décision pour les P.M.E. **Etablie ad valorem**, elle ne prend plus en compte la nature de la marchandise.

Elaboration: communiquée par le C.N.R. au ministre de tutelle (opposition possible dans les 30 jours). Publication.

Structure :

- Conditions générales d'application des tarifs de référence : ce sont les articles 2 à 22 du contrat type général (sur leur application, v. infra, p. 14);
- Dispositions relatives à la détermination du tarif de référence.

§ 4. — Autres transports.

A. — Transports aériens.

- Existence d'une réglementation des prix (homologation du Ministre de tutelle).
- Pour le reste, absence de tarification. La réglementation applicable au transport est généralement le fait de l'**International Air Transport Association (I.A.T.A.)**, dont les compagnies membres doivent respecter les **prescriptions** : celles-ci constituent les conditions générales de transport des passagers, bagages et marchandises.

B. — Transports fluviaux.

Absence de tarification stricto sensu. Mais réglementation des frets applicables **aux** transports intérieures par contrat au voyage (art. 200, C. voies nav.).

Section 2. — Les contrats types

- **Origine:** Prévus par la L.O.T.I. (art. 8, § II) et institués par décret.
- **Contenu:** consacrant un véritable droit commun, ils proposent une réglementation des modalités matérielles du contrat, en particulier des obligations respectives des parties à chaque stade de son exécution.

— **Actuellement**, au nombre de 6 :

— **Contrat type général** (depuis 1986), relatif aux transports par route d'envoi de 3 tonnes et plus, pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique.

— **Contrat type messagerie** (ou envois de détail), applicable depuis 1988 au transport par voie terrestre des envois de moins de 3 tonnes.

Particularité du texte : s'appliquant à tout déplacement par voie terrestre, il intéresse les transports routiers comme les envois effectués par fer (gérés par le **SERNAM**).

— **3 contrats types spécifiques** (depuis 1988) réservés aux transports routiers :

— en citerne ;

— de marchandises périssables sous température dirigée ;

— d'animaux vivants ;

— **Contrat type de location** de véhicule industriel avec chauffeur.

— **Modalités d'application.**

— **Principe de l'automatisme** : application de plein droit entre les parties, alors même qu'elles en ignorent le contenu.

— Mais **caractère supplétif** des règles : le contrat type n'intervient qu'en l'absence de convention écrite (forme libre) entre les contractants.

— **Conséquences** : il appartient aux parties d'user de leur liberté d'échapper **aux** règles légales par un aménagement par écrit de leurs rapports. Panachage possible entre clauses du contrat type et stipulations particulières écrites.

— **Nature juridique** : les contrats types ne constituent pas des règlements, mais des textes de droit privé.

CHAPITRE II. — TRANSPORTS INTERNATIONAUX : LES CONVENTIONS UNIFICATRICES

Etablissant des **dispositions matérielles de droit international**, les Conventions internationales assurent un cadre juridique applicable à la majorité des déplacements franchissant une frontière.

Mais certains transports restent (totalement ou en partie) hors du champ d'application de ces textes. Se pose alors le problème de la **détermination** de la loi interne applicable.

Remarque :

Illustration de la constante évolution de la matière et du besoin d'unification ressenti, plusieurs **Conventions** ou **Protocoles modificateurs** sont actuellement soumis à l'initiative des Etats signataires (ratification, approbation, adhésion ou acceptation). Dans les domaines terrestre, aérien et maritime, ces textes préfigurent en quelque sorte le droit futur (mais éventuel, compte tenu des incertitudes sur leur sort).

Section préliminaire. — **Transport international
et droit applicable**

§ 1. — Définition.

Est **international** le transport destiné, dans l'intention des parties, à franchir une *frontière* entre deux Etats. N'entrent en compte ni la nationalité des parties, ni la nature internationale ou non du contrat.

§ 2. — Loi applicable au contrat de transport international.

A. — Hypothèses faisant difficulté.

- 1) Absence de toute Convention internationale.
Cas des transports fluviaux, par exemple.
- 2) Présence d'une Convention internationale, mais transport échappant au texte, car exclu de son champ d'application.
- 3) Reconnaissance par la Convention internationale de la compétence d'un droit interne :
 - parce qu'elle n'aborde pas la question ; d'où application d'une loi nationale à titre supplétif.
 - parce qu'elle exclut expressément la question de son domaine.
 - parce qu'elle renvoie à une loi nationale, sans préciser laquelle.

B. — Positions concevables : une ou plusieurs lois applicables.

- L'opération de transport étant matériellement fractionnable, on pourrait envisager une pluralité de droits applicables, correspondant au morcellement du contrat.
- Mais inconvénients (pratiques et juridiques) évidents à trop vouloir « coller » à la réalité. Des raisons d'ordre et de sécurité militent **plutôt** en faveur d'une unité de législation, reflet de l'unité du contrat.

C. — Détermination de la loi compétente.

Hors le cas d'un renvoi explicite à une loi nationale, la réponse dépend du règlement de **droit international du juge saisi**. En France (règle assez générale par ailleurs), la loi applicable aux contrats commerciaux est la *loi* voulue par les parties, ou **loi d'autonomie**.

Le silence des parties oblige le juge à « localiser » en quelque sorte le contrat, en fonction d'un certain nombre d'indices (langue, nationalité des parties, lieu de conclusion, d'exécution ...). Tendance certaine, mais non absolue, en faveur de la loi du **lieu de conclusion**.

Une fois déterminée, en principe la loi a vocation à régir la formation et l'exécution du contrat de transport. Tempéraments : respect de l'ordre

public, impact de la prise en compte de **raisons** d'ordre pratique (ainsi, c'est la loi du lieu de livraison qui s'applique aux formalités à accomplir à l'arrivée).

Section 1. — Les Conventions sur les transports ferroviaires

- 1) Signée à **Berne**, le 14 octobre 1890, à une époque où le chemin de fer jouissait d'un monopole de fait, la **Convention internationale** relative aux **transports ferroviaires internationaux de marchandises (C.I.M.)** est le premier accord intervenu. Entrée en vigueur en 1893.

Texte très complet comportant 70 articles, complétés par des dispositions complémentaires uniformes précisant les modalités d'application pratique. Accompagné de 8 annexes.

- 2) Depuis 1924, existence d'une seconde Convention, dénommée **C.I.V.**, applicable aux **transports internationaux par chemin de fer des voyageurs et de leurs bagages**.

Remarque: la question la plus importante, à savoir la responsabilité du transporteur pour accidents corporels ne put cependant être réglée à l'origine. Elle fut l'objet d'une Convention additionnelle (C.A.) et de **deux** protocoles en 1966.

- 3) **Fréquentes révisions** des textes. En 1980, profond réaménagement formel des deux Conventions.

Entrée en vigueur le 1^{er} mai 1985, la modification de structure effectuée débouche sur une nouvelle répartition des dispositions entre :

- Une **Convention institutionnelle** (la **C.O.T.I.F.**, **28** articles), groupant les dispositions organiques concernant les relations entre les États contractants et le fonctionnement de l'organisation intergouvernementale.
- Deux appendices :
 - « **Règles uniformes C.I.V.** » (R.U.-C.I.V. — 62 articles), consacrées au transport des voyageurs et des bagages.
 - « **Règles uniformes C.I.M.** » (R.U.-C.I.M. — 66 articles), relatives au transport de marchandises, avec 4 annexes (marchandises dangereuses, wagons de particuliers, conteneurs et colis express).

Appréciation de la réforme :

- Heureux effort d'ordonnement et de simplification des textes.
- Souci de modernisation.
- Volonté de laisser plus de liberté aux partenaires et d'assurer le rééquilibrage de certaines solutions.

- 4) **Aire d'application.**

- **C.I.M.** : ratifiée par l'**Europe** entière (U.R.S.S. excepté). La Convention déborde d'ailleurs sur le Maghreb et le Machrek.
- **C.I.V.** : connaît encore actuellement une sphère d'application plus modeste.

Section 2. — Les Conventions sur les transports routiers

- 1) Convention sur les **transports internationaux de marchandises par route (C.M.R.)**, signée le 19 mai 1956 à **Genève**. Entrée en vigueur en 1961. Texte plus succinct que celui de la C.I.M. (51 articles).
Fruit de travaux entrepris sous l'égide des Nations Unies, inspirée de la C.I.M. et, parfois, de la Convention de Varsovie. Ratifiée par une partie importante des Etats européens, dont tous les riverains de la France.
- 2) Convention relative aux **transports internationaux de voyageurs par route (C.V.R.)**, adoptée par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, le 2 février 1973.
Non encore en vigueur.

Section 3. — Les Conventions sur les transports aériens

Signature de la **Convention à Varsovie** le 12 octobre 1929. Entrée en vigueur en 1933. Texte élaboré sur l'initiative de la France.

Inspiré de la Convention de **Berne** (C.I.M.) et de celle de **Bruxelles** (transports maritimes), le texte présente l'originalité d'aborder **conjointement** le transport des *marchandises* et celui des *passagers*.

Remarquable extension dans le monde (plus de 120 ratifications).

Par la loi du **2 mars 1957**, introduction *en droit interne français* des dispositions de la Convention relatives à la *responsabilité* du transporteur aérien.

Les avatars de la Convention :

— Causes:

- Evolution des techniques et accroissement de la sécurité des déplacements.
- Volonté de certains pays d'aboutir à une meilleure réparation pour les ayants droit.
- Divergences d'interprétation de certaines dispositions.

— Conséquences : les modifications successives.

- 1) **Protocole de La Haye** (28 septembre 1955, appliqué en 1963).
 - *Doublement* de certains *plafonds* de réparation.
 - *Définition* de la notion de *faute lourde*.
 - Suppression de la faute de pilotage et de navigation comme cause de libération du transporteur.

Cependant :

L'insuffisance de l'augmentation des indemnités entraîna la *dénonciation* de la Convention par les Etats-Unis (**crise**)

de la Convention de Varsovie). Grave menace pour la coopération juridique internationale.

Dénonciation retirée grâce au palliatif d'un accord provisoire entre compagnies (**Accords de Montréal, 4 mars 1966**), dans l'attente d'une révision de la Convention (sur sa teneur, infra, p. 110 et s.).

2) Travaux de révision conduits au sein de l'organisation de l'Aviation Civile *Internationale* (O.A.C.I.) qui débouchent sur :

- Le **Protocole de Guatemala-city** (8 mars 1971) sur le transport de personnes (infra, p. 113 et s.).
- Le **Protocole n° 4 de Montréal** (25 septembre 1975) sur le transport de marchandises (infra, p. 113 et s.).
- Les Protocoles n° 1, 2 et 3 de Montréal qui substituent la référence aux D.T.S. (droits de tirage spéciaux) à celle, traditionnelle, des francs-or Poincaré.

Remarques :

— Ces modifications consacrent un **profond bouleversement** du régime de responsabilité du transporteur aérien et le triomphe de thèses américaines (Sur ce futur système, v. infra, p. 113).

Entrée en vigueur après le **dépôt** du 30^e instrument de ratification, condition loin d'être actuellement remplie. C'est donc le régime instauré par l'**Accord provisoire de Montréal** qui s'applique **actuellement**.

— La multiplication des révisions aboutit à un amoindrissement du degré d'unification du droit applicable au transport aérien international, les Etats ne ratifiant pas tous les textes modificateurs.

— Existence d'une Convention complémentaire signée à **Guadalajara** (18 septembre 1961) relative à la responsabilité lorsque l'aéronef est affrété ou loué avec son équipage, ou lorsque le transport est effectué par une autre personne que celle qui a conclu le contrat.

Section 4. — **Les Conventions sur les transports maritimes**

Très tôt, la spécificité des règles juridiques (aspect international prédominant, risque inhérent à toute opération maritime ...) a suscité, dans le monde de la mer, un besoin d'harmonisation.

§ 1. — Transports de marchandises.

— **Convention de Bruxelles (25 août 1924) pour « l'unification de certaines règles en matière de connaissance »**. Improprement appelée parfois « **Règles de La Haye** ».

En réaction contre certaines pratiques des transporteurs à l'encontre des chargeurs (à l'image du remarquable *Harter Act* de 1893). Le texte n'a pas l'ambition de régir l'ensemble des transports maritimes.

— **Protocole modificateur** signé le 23 juin 1968 (appelé « **Règles de Visby** »), entré en vigueur le 23 juin 1976. Objet : en particulier, meilleure définition du domaine de la Convention de 1924, adoption d'un système plus complexe de limitation de réparation (v. infra, p. 133).

— L'insuffisance des aménagements apportés (en particulier le maintien des cas exceptés, infra, p. 131) a provoqué, sous la pression des Etats du Tiers Monde, l'intervention des **Nations Unies**. Les travaux de la C.N.U.C.E.D. et surtout de la **C.N.U.D.C.I.** ont conduit à l'adoption d'une nouvelle Convention, les « **Règles de Hambourg** », destinée à remplacer la Convention de Bruxelles.

Adopté le 31 mars 1978, le texte entrera en vigueur une fois réunies 20 ratifications, acceptations, approbations ou **adhésions**. A remarquer que ces accords vaudront **dénonciation** des autres Conventions afin d'éviter toute complication (art. 31).

Principales modifications :

- extension du champ d'application de la réglementation et prolongation de la période couverte.
- **suppression** d'une grande partie des **cas d'exonération**.
- affirmation d'un principe de responsabilité.
- règlement d'un certain nombre de questions importantes en pratique et ignorées par la Convention de Bruxelles.

Remarque : ces nets progrès sont en partie tempérés par certaines incohérences (par exemple sur le fondement de la responsabilité) provoquées par l'affrontement de nature politique entre les plénipotentiaires évidemment néfaste à une saine réflexion juridique. Il est dès lors permis de s'interroger sur l'ambition avouée du texte d'être un modèle pour toute autre rédaction sur les transports.

§ 2. — Transports de passagers.

Convention de Bruxelles signée en 1961 (dénoncée par la France en 1975).

Nouvelle Convention destinée à la remplacer et signée à **Athènes**, le 13 décembre 1975. Non encore en vigueur (il existe donc en France un vide législatif sur le plan international). Les règles du D.I.P. détermineront donc pour le moment la loi applicable **aux** litiges intéressant des passagers français.

Section 5. — Autres textes

§ 1. — Transports fluviaux.

- Existence d'une réglementation particulière des transports sur le bassin rhénan.

— Pour les autres secteurs, la loi applicable est **déterminée** selon les règles du droit international privé (supra).

— Cependant:

- Projet d'une Convention internationale sur le contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (C.M.N.).
- Existence d'une C.V.N. sur les transports de voyageurs (1976), non ratifiée par la France.

§ 2. — Contrat de voyage.

Convention de **Bruxelles** (23 avril 1970) adoptée en raison du développement des voyages organisés. Non encore en vigueur.

§ 3. — Transports multimodaux.

Convention de **Bruxelles** sur les **transports multimodaux** ou combinés, adoptée le 24 mai 1980. Texte issu des travaux de la CNUCED, dont l'entrée en vigueur est soumise à 30 ratifications ou adhésions (v. infra, p. 155).

DEUXIÈME PARTIE

ORGANISATION DES TRANSPORTS

Très tôt, les pouvoirs publics sont intervenus afin **d'organiser les activités de transport** et d'assurer un **statut aux professions** concernées. Ce souci d'ordre s'imposait d'autant plus que l'Etat entendait **coordonner** les diverses branches de cette activité de l'économie.

Remarque importante :

Promulguée le 30 décembre 1982, **la Loi d'orientation des Transports Internes**, ou **L.O.T.I.**, constitue le **cadre général** dans lequel doit se développer le secteur des transports.

Deux caractéristiques du texte :

- 1) Consécration d'une **conception globale** de la politique des transports. La loi fournit une base juridique intégrant tous les secteurs d'activité dans une approche **intermodale**. Il en résulte un système qui se veut complet, assurant **dynamisation** et **régulation** des divers modes de **transport**, afin que chacun d'eux se **développe** selon les principes d'une nécessaire complémentarité et d'une concurrence loyale et maîtrisée. L'architecture même du texte exprime ce souci de promouvoir une politique globale : un tronc commun définit les objectifs généraux et les principes fondamentaux et chapeaute des dispositions particulières aux divers modes.

- 2) Affirmation de notions essentielles :

- le **droit au transport**, proclamé par le législateur et compris comme le « **droit** qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens » (art. 1 à 12), dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, ainsi que de coût pour la collectivité. Il comporte ainsi le droit d'être informé sur les moyens offerts et les modalités d'utilisation.
- le **service public**, auquel fait référence le législateur dans une définition analytique par une énumération des missions imparties (art. 5) et, plus globalement, par une appréhension de la notion « d'activité d'intérêt général ».

Remarque: le texte reconnaît la coexistence de **services** publics sectoriels et d'un service public global des transports et entend concilier service public et rentabilité, à condition de l'entendre comme une rentabilité sociale.

Application :

Ce nouveau système est destiné à remplacer une réglementation dispersée et mal adaptée (lacunaire ou pléthorique selon les cas), généralement limitée à une approche modale des problèmes.

Sa mise en œuvre requiert l'élaboration de nombreux textes d'application appelés à modifier tant les structures du monde des transports que la réglementation en matière de coordination.

**CHAPITRE I. — STRUCTURES ADMINISTRATIVES
ET PROFESSIONNELLES**

Section 1. — Organes généraux

§ 1. — Ministère des transports.

Nombreuses interventions. Ses décisions sont susceptibles de recours devant la juridiction administrative.

§ 2. — Conseil national des Transports.

En application de la L.O.T.I. (art.16 et 17), un décret de février 1984 a substitué au Conseil supérieur des Transports une nouvelle institution: le Conseil national des Transports.

Rôle consultatif: donne son avis sur les questions soumises sur l'initiative du Ministre des transports, ou pour lesquelles sa consultation est requise par la loi ou les règlements. Il lui est demandé d'envisager les problèmes dans une approche plus intégrée (et en liaison avec les Conseils supérieurs de l'Aviation marchande et de la Marine marchande), en particulier s'agissant des schémas nationaux de développement des **transports** et **d'infrastructure**, ainsi que des questions d'organisation et de fonctionnement du système des **transports**.

Rédaction d'un rapport annuel sur la situation et l'évolution des transports intérieurs.

Possibilité cependant, à la majorité des deux tiers des membres, de prendre l'initiative de présenter des propositions au ministre.

Composition: Personnalités qualifiées, parlementaires et élus locaux, représentants de l'État, des usagers, des entreprises et des salariés du secteur des transports.

Organisation: plusieurs formations.

- l'assemblée *plénière* ;
- la section *permanente* ;
- diverses commissions (des transports de personnes, des transports de marchandises, sociale et de sécurité, des sanctions administratives).

§ 3. — Conseil national de la Coordination tarifaire.

Comportant des représentants de la S.N.C.F., du Comité national routier, des comités nationaux des loueurs et des commissionnaires.

§ 4. — Comités régionaux et comités départementaux des transports.

Remplacement depuis le 1^{er} juin 1984 les comités techniques départementaux.

Organes **consultatifs** : peuvent être saisis par le préfet à l'occasion de la mise en œuvre par l'État de la politique des transports dans la région et dans le département.

Composition : représentants des entreprises concourant à l'activité de transport, des salariés de ces entreprises, des usagers, de l'État. Présidence assurée par le préfet ou son représentant.

Section 2. — Transports ferroviaires

Dès leur apparition (vers 1830), les transports par chemin de fer furent soumis aux interventions des pouvoirs publics. Nombreuses raisons à cette sollicitude : financières, militaires, politiques, voire ... électorales.

Par ailleurs, certains **principes** dégagés très tôt ne seront jamais remis en cause :

- fixation administrative du tracé des lignes ;
- exercice par l'État de la police de l'exploitation du réseau ;
- obligations de service public imposées aux transporteurs ;
- accès à la profession d'exploitant ferroviaire non libre (principe de l'autorisation posé par une loi de 1833).

Actuellement, le réseau est partagé entre les chemins de fer d'intérêt général exploités par la S.N.C.F. et les voies ferrées d'intérêt local.

Régime de l'exploitation.

A varié selon les époques.

- 1) Dès 1842, adoption du système des **concessions**. Regroupement de nombreuses compagnies. Division du territoire national en secteurs.

Fixation des relations :

- entre compagnies et pouvoirs publics : par la **convention** signée et le **cahier des charges** imposé.
- entre compagnie et usagers : par les **tarifs** (supra, p. 8) et les textes de police.

2) Convention de 1937.

- Fruit des nationalisations pratiquées à l'époque, création de la **Société Nationale des Chemins de Fer français**, suite à la renonciation (pour 45 ans) des cinq grands réseaux subsistant au droit d'exploiter leur concession.
- **Objectifs** de la réforme :
 - Régler les rapports financiers entre les réseaux et l'**Etat**. Trois principes :
 - équilibre du budget d'exploitation (ce ne fut toujours qu'un vœu pieux ...);
 - versement par l'**Etat** de sommes en compensation des charges que ne supportent pas les concurrents (infrastructures, personnel ...);
 - indemnisation pour les services et prestations que l'**Etat** impose à la S.N.C.F.
 - Instituer un nouveau régime juridique d'exploitation des réseaux d'intérêt général : Cf. nouveau cahier des charges.
- **Forme de la S.N.C.F.** :

Société d'économie mixte, de droit privé, à **forme** anonyme (afin d'éviter les règles de la comptabilité publique).

Position majoritaire de l'**Etat** au conseil d'administration.
- **Mission** :

Assurer le fonctionnement en régie du service public des transports ferroviaires d'intérêt général. Dans ce cadre, soumission à des obligations de service public rappelées dans le cahier des charges (décret du 31 déc. 1937) et caractérisées par :

 - l'obligation d'assurer le service ;
 - l'obligation de respecter l'égalité des usagers, tant devant la —réglementation tarifaire que **dans** la prestation offerte.

3) Réforme du 27 janvier 1971 : important avenant à la Convention de 1937 et établissement d'un nouveau cahier des charges.

- **Objectif** : lutte contre le déficit chronique de la S.N.C.F. et tentative de rétablissement à terme de son équilibre financier. A cette fin, les mesures prises :
 - donnent à la S.N.C.F. une large autonomie de gestion par l'allègement de la tutelle (art. 18);
 - égalisent les conditions de la concurrence par une participation accrue de l'**Etat** à certaines charges anormales (par rapport à ce que supportent les autres transporteurs).

Dans un souci de compétitivité, infléchissement de certains principes :

- En ce qui concerne la continuité de service et l'obligation d'exploiter (qui demeure dans le cadre de la concession de service public), la S.N.C.F. peut « modifier par relations ou catégories de trafic, la consistance de son service », donc le réduire ou même le suspendre sur certaines lignes (art. 6).

- En ce qui concerne le principe d'égalité des usagers, sérieuse atténuation apportée par la latitude laissée à la S.N.C.F. d'envisager, selon ses **intérêts, des tours** de faveur (disparition de leur **prohibition**). Par ailleurs, le principe de l'égalité de traitement dans la perception des taxes n'est plus mentionné.
- Egalement, possibilité **donnée** au transporteur ferroviaire, afin de suivre l'évolution des conditions de transport, d'utiliser d'autres modes (dont il conserve maîtrise et responsabilité).

Illustration de l'esprit de cette réforme : création du **Service** National des Messageries de la S.N.C.F. (S.E.R.N.A.M.). Organisme doté d'une large autonomie **financière** et d'une grande liberté commerciale, chargé des transports par expédition de moins de 5 tonnes et disposant de ses propres tarifs, très simplifiés (7 articles seulement).

4) En 1979, conclusion entre l'Etat et la S.N.C.F. d'un Contrat d'entreprise, en vue d'atteindre certains objectifs :

- développement de l'activité de la S.N.C.F. ;
- amélioration des services offerts ;
- assainissement de la situation financière, insoluble problème.

Accord assurant une **nouvelle** participation de l'Etat et une plus grande autonomie à la compagnie ferroviaire.

5) Réforme de 1982-83.

A l'expiration du délai de 45 ans prévu par la convention de 1937 (supra), le problème du statut juridique de la S.N.C.F. s'est à nouveau posé. Sa nouvelle définition a été abordée dans le cadre plus général de la L.O.T.I.

- Selon l'article 24-1 L.O.T.I., la S.N.C.F. devient un **établissement public à caractère industriel et commercial** (E.P.I.C.), personne morale de droit public, dotée de l'**autonomie** juridique et patrimoniale.

Elle :

- reste cependant soumise **aux** règles et usages du droit privé commercial ;
- est expressément autorisée à transiger (par exception à l'**art. 2045**, C. civ.) et à souscrire clauses compromissoires et conventions d'arbitrage.

Remarque : cette **transformation** n'affecte pas la compétence des litiges qui intéressent les usagers. Elle reste judiciaire.

- La L.O.T.I. fixe, dans un cadre général, les grandes lignes du fonctionnement de la S.N.C.F. L'établissement des nouveaux rapports entre la société et l'Etat doit se traduire par l'élaboration :
 - d'un nouveau **cahier des charges** déterminant les **principes** et conditions d'exécution du service public ferroviaire ;
 - d'un nouveau **contrat de plan**, fixant dans le cadre de la planification nationale, les objectifs assignés à l'établissement et la contribution **financière** de l'Etat (sur les bases rationnelles posées par la L.O.T.I.).

Remarque : le cadre juridique définit également les mécanismes de contrôle économique, financier et technique.

- Approuvé par un décret du 13 septembre 1983, le cahier des charges définit dans son premier article la mission de la S.N.C.F. :
 - gestion, aménagement et développement du réseau ferré national ;
 - exploitation des services ferroviaires sur ce réseau, dans les meilleures conditions de sécurité, d'accessibilité et de qualité.

A cette fin, possibilité :

- d'offrir des prestations complémentaires afin d'assurer un service complet (activité d'auxiliaire de transport, **entreposage** ou conditionnement des marchandises, établissement d'embranchements particuliers ...) ;
- de créer des filiales ou de prendre des participations dans des entreprises dont l'objet est connexe ou complémentaire au transport ferroviaire ;
- de participer au développement rationnel des transports combinés.

En tout état de cause, la S.N.C.F. bénéficie de l'autonomie de gestion (art. 4).

Le cahier des charges précise également les relations de la S.N.C.F. avec, d'une part, l'**Etat**, mais également, d'autre part, les collectivités territoriales :

- Relations S.N.C.F. - Etat : Le concours financier apporté par l'**Etat** repose sur les principes suivants (art. 28) :
 - harmonisation des conditions d'exploitation des différents modes de transport ;
 - contribution du transport ferroviaire aux besoins de la nation et à ceux des régions.

Il comporte :

- la contribution aux charges de retraite, aux charges d'infrastructure, aux tarifs sociaux exigés de la S.N.C.F., à l'exploitation des services d'intérêt régional ;
- le concours exceptionnel en vue d'assainir progressivement la situation financière de la S.N.C.F. (alors qu'il lui appartient en principe d'assurer l'équilibre de son compte de résultat) ;
- la contribution aux charges correspondant aux besoins de la défense du pays.

- Relations S.N.C.F. - collectivités **territoriales** :

la société contribue au développement des collectivités territoriales et à l'aménagement équilibré du territoire. Obligation lui est faite de consulter les régions sur les modifications qu'elle envisage d'apporter à la consistance des services de voyageurs situés dans leur ressort (art.52).

Section 3. — Transports routiers

- Secteur où l'intervention des pouvoirs publics fut immédiatement justifiée par la police de la circulation et la conservation du domaine public routier.
- Mais surtout, la liberté fut condamnée à disparaître lorsque la route est apparue comme la cause du déclin du chemin de fer (actuellement, environ 28 000 entreprises emploient plus de 200 000 salariés).

Conséquence : développement d'une **coordination** entre les deux modes de transport, afin de maîtriser l'anarchique et coûteuse concurrence les opposant. En pratique, sévère réglementation des transports routiers.

- D'où : — **Organisation** de la profession.
— **contrôle** de l'accès à la profession et de son exercice.

§ 1. — Les organes professionnels.

Remarque : créés en 1949, les Groupements professionnels routiers (**G.P.R.**) ont été supprimés à compter du 1^{er} janvier 1989. En raison de leur caractère d'organisme para-administratif, ils collaboraient en particulier avec l'administration pour l'application des règles de la coordination des transports.

A. — Comité national routier.

Supprimé par le texte abrogeant les G.P.R. (supra), un **nouveau Comité national routier (C.N.R.)** a été institué par un décret du 13 mars 1989, sous la forme d'un Comité professionnel de développement économique.

Composition :

- membres choisis par le ministre en raison de leur compétence.
- membres désignés sur proposition des organisations professionnelles représentatives du transport routier de marchandises.

Rôle :

- observation des prix et des coûts des transports,
- établissement, sur la base de ces observations, des tarifs de référence (à caractère purement indicatif).

B. — Bureaux régionaux de fret.

Institués par décision ministérielle.

Rôle (art. 1, décret du 28 juill. 1965): assurer le bon fonctionnement du marché des transports routiers de marchandises.

A cette fin, ils :

- informent professionnels et usagers du transport routier sur les besoins, ressources, trafics et prix pratiqués.
- enregistrent et rapprochent les offres et les demandes (la recherche d'un fret de retour est un souci évident): fonction d'appairage (mission de courtier).
- sont les **correspondants** des autres bureaux régionaux de fret.

§ 2. — Profession : accès et exercice.

Les contraintes imposées éliminent toute liberté.

A. — Aptitude professionnelle (nouveau texte de base : D. 14 mars 1986).

Exigée des transporteurs publics routiers de marchandises ou de voyageurs. Sont d'ailleurs également soumis à cette obligation les loueurs de véhicules avec conducteur (y échappent pour le moment les commissionnaires).

Trois types de capacité :

- possession de certains diplômes.
- attestation préfectorale après examen professionnel.
- attestation préfectorale au vu de trois ans de fonction de direction ou d'encadrement dans le domaine des transports.

Le possesseur du titre doit être la personne qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transport ou de location de l'entreprise.

B. — Inscription sur le registre des transporteurs routiers.

— L'entreprise doit être inscrite au registre, sorte de « grand livre » de la profession. Existence d'un registre par région administrative, tenu par la Direction départementale de l'équipement. Y sont mentionnés les droits de l'entreprise (et leurs modifications). Peut être consulté.

— L'inscription (véritable **acte** de naissance de l'entreprise) est décidée par le Préfet de région.

Conditions :

- inscription au registre du commerce ;
 - nationalité française (sous réserve de dérogations communautaires, ou réciprocité) ;
 - aptitude professionnelle (v. supra) ;
 - absence de mesures de radiation antérieure (dans les deux années de la demande).
 - siège social situé dans un des départements de la région où l'inscription est sollicitée.
- Cette inscription est transmissible (en cas de location ou de cession de fonds de commerce, par exemple), comme elle peut être annulée (par abandon ou à titre de sanction) ; dans ce dernier cas, perte de validité des licences correspondantes.

Remarque : l'inscription subsiste dans le cadre de la **L.O.T.I.** (art. 7 pour les transports publics de personnes, art. 8 pour les transports de marchandises, où d'ailleurs elle n'apparaît plus comme une obligation, mais simplement une possibilité).

C. — Possession de titres d'exploitation des véhicules.

(V. infra, coordination).

Section 4. — Transports fluviaux

- Existence d'une législation protectrice, essentiellement pour des raisons d'ordre social du fait de la coexistence d'un secteur industriel et d'un secteur artisanal. Elle assure l'organisation de la batellerie afin :
 - de défendre la profession par son assainissement ;
 - de protéger les artisans mariniers (60 % de la flotte) face à la concurrence des grandes compagnies ou des armements étrangers.
- Création en 1912 d'un Office national de la navigation.

Rôle :

- centralisation des renseignements concernant la navigation intérieure et gestion des bureaux d'affrètement établis dans les centres de chargement (en vue d'une discipline de la profession : inscription des demandes de transport et des déclarations de bateaux vides, séances de bourse d'affrètement publiques).
- amélioration de l'exploitation des voies navigables ;
- création et amélioration de l'équipement de la batellerie ;
- établissement des tarifs de fret et contrôle.

Remarque: L.O.T.I. art. 3941.

Dans une recherche d'une meilleure compétitivité, il est prévu :

- une définition des priorités en matière de développement du réseau dans le schéma directeur des voies navigables ;
- une réorganisation de la profession, avec l'institution d'une Chambre nationale de la batellerie artisanale.

Section 5. — Transports aériens

- Intervention des pouvoirs publics : loi du 11 décembre 1932 rendue nécessaire par l'implication de l'**Etat** (subvention, construction des infrastructures ...). Texte libéral, reconnaissant la liberté de constitution en l'absence de participation pécuniaire de l'**Etat**. Dans le cas contraire, la forme de société d'économie mixte est obligatoire.
- Contrôle imposé par une législation datant de 1942 : autorisation **ministérielle**.
- **Réforme** après la Libération : nouveaux statuts d'Air France par une loi du 16 juin 1948 (Cf. Code de l'aviation civile, art. L. 341 et **s.**, R. 341 et **s.**). Société commerciale, anonyme, dans laquelle l'**Etat** est majoritaire, soumise au contrôle du Ministre de tutelle (au point de vue administratif, commercial et technique).
- Création d'autres entreprises : Air **Inter** (1955), chargé de la desserte du réseau intérieur ; U.T.A. (1962) exploitant les lignes d'Afrique et d'Asie du sud-est. Nombreuses autres compagnies locales ou régionales. En principe, soumission au même régime que les trois grandes compagnies.

Remarque :

Dans la L.O.T.I., affirmation de la volonté de créer les conditions d'un développement équilibré, c'est-à-dire d'assurer la cohérence du réseau en tenant compte de sa complémentarité avec les autres modes de transport.

Aussi :

- l'autorisation exercer reste donc maintenue ;
- il est également envisagé de soumettre à homologation programmes d'exploitation, conditions de transport et tarifs des entreprises, dans un souci de maîtrise de la concurrence et de lutte contre le gaspillage dans un domaine où les investissements sont lourds.

Section 6. — Transports maritimes

- *Intervention de l'Etat* rendue nécessaire en raison du besoin éprouvé d'avoir une flotte marchande puissante et répondant aux nécessités.
- A une gestion directe (pendant les conflits mondiaux) est préféré le contrôle : loi d'organisation du 28 février 1948.

Contenu :

- 1) Création du Conseil supérieur de la Marine marchande. A pour rôle de délibérer sur :
 - les questions relatives à l'armement (construction, gestion...);
 - les problèmes de coordination entre les compagnies ;
 - les questions intéressant la marine marchande sur la demande du Ministre de tutelle (formulation d'avis).

Prépare également le plan général des lignes régulières.

- 2) Organisation de la Marine marchande par l'institution d'accords de trafic entre les armements intéressés dans l'exploitation d'une ligne. Obligatoires si la ligne est couverte par le monopole du pavillon. L'absence d'entente entre compagnies conduit à un accord imposé par décret. Les accords sont communiqués au Conseil supérieur.

La création ou la suppression de lignes régulières doit préalablement être portée à la connaissance du Conseil supérieur, sous peine de sanctions pécuniaires.

(Ces principes sont applicables aux propriétaires de navires jaugeant 100 tonneaux et plus).

D'autres textes imposent aux armateurs français l'obligation d'assurer les transports maritimes présentant un **caractère** d'intérêt national (loi du 20 mai 1969). Surveillance également des affrètements (déc. 22 juill. 1965).

Plus généralement, des mesures peuvent être prises (autorizations, interdictions, prélèvements financiers) en cas d'atteinte aux « intérêts maritimes et commerciaux de la France » (loi du 23 déc. 1983).

- En principe l'accès à la profession de transporteur maritime est resté libre. L'activité est le fait de sociétés d'armement constituées en sociétés d'économie mixte assurant un service public. La Compagnie Générale Transatlantique et la Compagnie des Messageries Maritimes (dans lesquelles l'Etat détient une

participation majoritaire) ont formé une holding dénommée **Compagnie Générale Maritime**.

Liberté également des transports privés maritimes, actuellement en plein développement.

Section 7. — Les professions auxiliaires de transport

§ 1. — Loueur de véhicules routiers.

Développement important de cette branche d'activité rendant nécessaire une réglementation, afin de déjouer des transports publics effectués sous le couvert de locations.

Organisation de la profession : à la suite d'une réforme de 1980, création d'une Chambre syndicale nationale des loueurs de véhicules industriels, représentée localement par des groupements professionnels de loueurs.

Tenue d'un registre des loueurs par la Direction générale de l'équipement.

La location d'un véhicule avec conducteur requiert :

- l'inscription au registre des loueurs (conditions requises : V. pour l'essentiel, cas des transporteurs routiers),
- titre d'exploitation du véhicule donné en location.

Les loueurs font partie des professions (comme les transporteurs, V. supra) soumis à l'obligation de justifier d'une certaine aptitude professionnelle.

§ 2. — Commissionnaire de transport.

Existence :

- d'un Conseil national des commissionnaires: a pour tâche d'orienter, d'harmoniser et de contrôler l'activité des groupements de **commissionnaires** de transport, ainsi que l'établissement de la tarification des activités réglementées de la profession (art. 40, déc. 14 nov. 1949).
- de groupements professionnels (en fait remplacés par les associations professionnelles existantes).

Nécessité de posséder une licence pour exercer l'activité de commissionnaire. Délivrée par l'autorité préfectorale après avis d'un comité consultatif comprenant des représentants de la profession et de celle de voiturier. La justification d'une certaine aptitude professionnelle n'est pas requise (mais période probatoire de deux ans dans l'octroi des licences).

L'activité de commissionnaire peut prendre diverses formes (déc. 30 juin 1961) :

- **Opérations** de groupage: réunion d'envois de divers expéditeurs en vue de former un lot remis globalement à un voiturier.
- Opérations d'affrètement : le commissionnaire fait exécuter, sans groupage préalable, un transport de marchandises par un transporteur public routier.

- Exploitation de bureau de **ville** : l'entreprise prend en charge les colis et expéditions de détail (moins de 3 tonnes) pour les remettre, sans groupage, à des transporteurs ou d'autres commissionnaires.

Toute prestation qui reste en dehors de ces activités échappe à la réglementation. Une modification de cette dernière est à l'heure actuelle envisagée.

CHAPITRE II. — LA COORDINATION DES TRANSPORTS

Définition : distribution du trafic par un agencement des différents modes de transport, suivant un plan logique, afin :

- d'assurer rationnellement le service des transports ;
- aux moindres coûts (unitaires et collectifs).

§ 1. — Données du problème.

Constat :

- Existence d'une **concurrence** ruineuse et stérile entre les modes de transport.
- Présence d'un secteur public dans lequel l'**Etat** détient des positions clés (S.N.C.F., transports maritimes et aériens, cf. supra) en face d'un secteur **privé** (essentiellement routier, mais également fluvial). Coexistence délicate, voire confrontation.
- Vigueur du développement de la route en raison de la souplesse du moyen (avantage décisif du porte à porte). Pour la première fois, en 1971, la route dépasse le rail. Depuis, l'écart n'a fait que s'accroître.

Option possible :

Entre une attitude **libérale** ou **dingiste**, c'est-à-dire :

- faire confiance aux vertus de la concurrence et laisser chaque mode faire ses preuves, après avoir égalisé les chances entre eux par l'égalisation des conditions d'exploitation ;
- ou recourir à une fixation arbitraire et autoritaire des conditions et des activités.

Balancement des pouvoirs publics entre ces deux solutions, suivant les époques et la conjoncture. Longtemps, tendance nettement dirigiste dans l'inspiration de la politique comme dans les méthodes employées. Depuis quelques années, attitude plus libérale.

Textes de base :

- **L.O.T.I.** : Par une perception globale du système des transports dans sa dimension économique, la loi d'orientation vise à assurer un développement harmonieux et complémentaire des divers modes, dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Les objectifs sont donc un rééquilibrage entre les secteurs du

transport, l'élimination des abus et des rentes de situation et la lutte contre une « logique du déclin ».

- **Décret du 14 mars 1988** et ses arrêtés d'application (remplaçant le décret du 14 novembre 1949 qui jusque-là consacrait principalement la protection du rail contre la route, par le biais de nombreuses prescriptions imposées aux transporteurs routiers). Un certain nombre de dispositions du décret de 1949 ont cependant été maintenues.

§ 2. — Les modalités d'intervention de l'Etat.

A. — Mesures de **caractère général**, souvent de **nature économique**. Sont l'expression d'une véritable **politique des transports**, destinée à contrôler et peser sur l'activité et le développement des différents secteurs des transports. Les orientations sont en partie définies par le Plan de développement économique et social.

Sont utilisés à cette fin :

- les investissements dans les infrastructures en vue d'en assurer le développement et l'entretien ;
- les investissements dans l'équipement des entreprises publiques de transport ;
- la maîtrise des prix par l'établissement des tarifs. Par ce moyen, **l'Etat** est en mesure de déterminer l'essentiel des recettes d'exploitation et d'intervenir dans la concurrence opposant deux modes. D'où soumission à homologation des prix des transports publics.

Remarque :

- 1) Il existe encore d'autres moyens non négligeables, soit en raison de leurs effets directs (péages, redevances des aéroports ou des ports), soit en raison de leur incidence indirecte (taxe à l'essieu, fiscalité sur les carburants ...).
- 2) **La L.O.T.I.** renouvelle la question du **financement** des infrastructures d'équipement : se trouve posé le principe du cofinancement par tous les **bénéficiaires** réels (directs ou indirects) de l'investissement réalisé (usagers : particuliers ou entreprises ; collectivités locales ; Etat).

B. — Mesures de **caractère plus sectoriel**, généralement de **nature technique**. Spécialement lorsqu'il s'agit de réagir contre les excès de la concurrence entre **les** transporteurs. Cette compétition peut opposer :

- des entreprises usant du même mode de transport.

Exemple : cas des compagnies aériennes. Textes de 1965-67 afin d'assurer une répartition géographique du trafic entre Air France, U.T.A. et Air Inter. Critique : les dessertes attribuées ne connaissent pas des conditions de rentabilité identiques. Distribution actuellement remise en cause.

- des modes de transports différents.

Exemple : concurrence rail-air (T.G.V. et Air Inter) ; mais surtout rail-route, à l'origine de l'essentiel de la réglementation relative à la coordination (cf. infra).

Remarque :

La **L.O.T.I.** pose le cadre général d'une nouvelle approche des difficultés et d'une action de nature *pluri* ou inter-modale.

§ 3. — Les mécanismes techniques de la coordination.

L'application la plus caractéristique de la coordination et, de loin, la plus importante est fournie par **la réglementation des rapports entre le rail et la route**, dominée par le souci des pouvoirs publics d'assurer la protection du premier devant l'expansion de la seconde.

La coordination est l'objet d'une législation complexe et touffue. Le décret de 1949 fut maintes fois modifié. A ce qui a été conservé s'ajoute à présent la législation de 1986.

Intervention dans l'application de cette réglementation des organismes administratifs et professionnels (cf. supra).

A. — La coordination dans les transports de personnes.

Elle s'ordonne à partir d'un document fondamental: le **plan départemental des transports**.

Rôle :

- fixe les relations à assurer par route ;
- précise la fréquence des divers services ;
- indique les entreprises assurant ces services.

Ce document, appelé à éliminer les doubles emplois, fonde la légalité des services : le droit d'exploiter résulte de l'inscription au plan (constatée par un certificat).

Le plan, **jusqu'à** la réforme de 1984, était préparé par le Comité technique départemental, puis soumis au Conseil supérieur des transports et approuvé par décret.

Interdiction de créer sans autorisation un nouveau service en dehors du plan. En revanche, existence d'un certain nombre de transports soustraits au plan et soumis à une réglementation **particulière** (services urbains, taxis, pompes funèbres, services sanitaires, transports internationaux).

Remarque :

L'article 7 de la **L.O.T.I.** définit les règles de base concernant :

- le mode d'accès à la profession (le principe d'une inscription à un registre subsiste).
- la responsabilité de l'organisation de ce type de transport : l'exécution peut être assurée par **l'Etat** ou des collectivités territoriales, ou par une entreprise en vertu d'une convention passée avec l'autorité compétente.
- les modalités de financement (principe du cofinancement et d'une politique tarifaire).

La loi confirme également l'existence de périmètres de transports urbains et instaure des plans de déplacements urbains (art. 27 et **28**), en vue d'obtenir un système de circulation rationnel. Est également envisagée l'organisation des transports routiers non urbains (**art.** 29 et 30).

B. — La coordination dans les transports de marchandises.

1) Transports visés.

Les **transports routiers publics de marchandises**, à l'exclusion des transports privés ou « pour propre compte », soit, selon la définition qu'en donnait le texte de 1949, ceux qui sont :

- effectués pour des besoins propres ;
- à l'aide d'un véhicule appartenant à celui qui y procède ou loué par lui ;
- portant sur une marchandise lui appartenant ou faisant l'objet de son exploitation ;
- et n'apparaissant que comme accessoires ou complémentaires à la profession.

Sont également hors coordination :

- les déplacements effectués par des petits véhicules n'excédant pas **3,5 tonnes P.T.A.C.** et **19 m³** de volume (D. 1986, art. 1) ;
- neuf autres catégories de transport (art. **45**, D. **1986**), dont :
 - Les transports effectués par des intermédiaires de commerce.
 - Les transports effectués, sous certaines conditions, entre des entreprises liées entre elles par un contrat en vue d'un travail commun ou de la mise en commun d'une partie de leur activité.
 - Les transports assurés par des véhicules à usage très spéciaux (agricole, travaux publics ...).
 - Les transports effectués par les P. et T.

2) L'encadrement du transport routier.

- Théoriquement, la protection n'est pas à sens unique : le remplacement d'une liaison ferroviaire par la route peut parfois s'envisager. De même, l'harmonisation peut être recherchée par l'encouragement des transports combinés.
- Mais, pratiquement, la réglementation est dirigée contre le trafic routier: afin d'en contrôler l'essor et de protéger les relations ferroviaires, institution du **contingentement**. Mais, depuis plusieurs années, l'évolution va dans le sens d'un assouplissement, **puisque** il se cantonne à présent aux transports en zone longue (couvrant l'ensemble du territoire métropolitain).
- En conséquence, tout transporteur public routier doit disposer d'un **titre d'exploitation**. Ce peut être :
 - un certificat d'inscription au registre des transporteurs (art. 14, D. 1986) ;
 - une licence de transport (ou l'autorisation de transport délivrée en application de la L.O.T.I. et destinée à remplacer dans l'avenir la licence).

a) **Le certificat d'inscription** est nécessaire et suffisant (art. 14, D. 1986) :

- pour tout transport en zone courte (quel que soit le tonnage du véhicule). Les zones courtes sont délimitées à raison d'une par département (toute zone d'attraction urbaine est comprise dans une zone courte lorsque l'agglomération se trouve elle-même dans cette zone courte).
- certains transports en zone longue, en particulier tout déplacement au moyen de véhicules de poids maximum ne dépassant pas 7,5 tonnes, ainsi que le transport de masses indivisibles par véhicules spéciaux.

Le titre d'exploitation doit se trouver à bord du véhicule.

b) Tout les autres transports doivent se faire sous le couvert d'une **licence de transport** (ou d'une **autorisation L.O.T.I.**, v. supra).

Les licences sont réparties en trois classes (art. 15, D. 1986), en fonction du poids maximum autorisé des véhicules (ce n'est donc pas le poids du chargement qui est pris en compte) :

- A : véhicule et ensemble dont la circulation est autorisée ;
- B : véhicule de 13 à 26 tonnes ;
- C : véhicule de 7,5 à 13 tonnes.

Ces **licences** sont :

- délivrées pour une durée de 7 ans (si concédées postérieurement à 1971) et renouvelables.
- banalisées : c'est-à-dire non affectées à un véhicule déterminé. Elles peuvent donc être utilisées avec n'importe quel engin routier (de poids maximum autorisé correspondant).
- sujettes à équivalence : une licence A vaut deux licences B, ou quatre C (de même une licence $A = 1 B + 2 C$).

Donc, un véhicule peut être muni soit de la licence de la classe correspondant au poids maximal autorisé, soit également de licences de classe inférieure, valables pour la même zone, dont la somme correspond à la classe de la licence unique nécessaire.

- transférables : par donation, succession, cession et location (sous certaines conditions).

Les licences doivent :

- couvrir la totalité du trajet (du lieu de chargement à celui de déchargement). Existence de mentions de spécialité qui limitent la validité du titre au transport des marchandises visées.
- se trouver à bord du véhicule afin d'être présentées à toute réquisition d'un agent chargé du contrôle.

A l'heure actuelle, seules les licences de zone longue demeurent soumises à un rigoureux contingentement.

Il appartient aux pouvoirs publics de décider du déblocage de contingents supplémentaires, compte tenu des besoins de l'économie et de l'état du marché des transports.

Remarque :

Il reste toujours possible d'acquérir des licences par l'achat des droits d'un autre transporteur (parcession de tout ou partie de son fonds de commerce).

§ 4. — Infractions à la coordination.

La réglementation révèle son caractère coercitif par le faisceau de sanctions accompagnant les prescriptions relatives à l'exercice de la profession de transporteur routier (comme de loueur ou de **commissionnaire**). Dérogeant au principe de la liberté de commerce, les textes sont d'application restrictive.

A. — Contrôle.

- 1) Exercé par l'Administration, soit :
 - auprès des entreprises, à leur siège ;
 - sur la route (contrôle portant sur les règles de la coordination, les surcharges, les temps de conduite et de repos, la réglementation des matières dangereuses ...).
- 2) Par l'intermédiaire d'agents habilités à constater les infractions (art. 25-1 loi 1952) et dressant, en principe, procès-verbal de l'infraction constatée. Ces intervenants disposent d'un **droit** de visite de la cargaison et d'accès aux **lieux** de chargement et de déchargement. Les procès-verbaux dressés par les contrôleurs routiers sont communiqués au Directeur départemental de l'**Équipement** qui décide de leur transmission au Parquet pour suite judiciaire.
- 3) En particulier au moyen de l'un des deux documents se trouvant à bord du véhicule :
 - récépissé d'expédition constatant le contrat de transport ;
 - feuille de route (obligatoire pour tout envoi. tarifé ou non, d'un poids égal au moins à 3 tonnes et effectué sur une distance de 150 km ou plus). L'exemplaire destiné au contrôle doit être adressé dans les 15 jours du transport à l'organisme professionnel agréé qui a délivré le carnet de feuilles de route ou, à défaut, à la direction de l'équipement.

B. — Sanctions.

- 1) Sanctions administratives (art. 25, loi du 14 avr. 1952).

Plusieurs possibilités :

- mise au garage, a u frais et risques du contrevenant (maximum 1 mois) ;

- retrait temporaire (3 mois au plus) ou définitif de tout ou partie des inscriptions ou autorisations.

Sanction temporaire prononcée par le préfet après avis du Comité régional des transports. Définitive, elle est prise par le ministre après avis du Conseil national des transports, l'intéressé ayant été entendu. Les comportements répréhensibles peuvent d'ailleurs être pris en considération à l'occasion d'attribution ou de renouvellement de licence, ou de l'octroi des autorisations L.O.T.I. Compétence de la juridiction administrative pour l'appréciation de la légalité des sanctions.

2) Sanctions pénales (art. 25 loi 1952, mod. 1976).

Appliquées aux chefs d'entreprise responsables des conditions de l'exploitation (sauf délégation de pouvoirs indiscutable). Très nombreuses infractions **constituant soit** :

- des délits : exercice illicite d'une activité de transport réglementée, utilisation d'une licence annulée ou périmée, obstacle apporté à un **contrôle**, falsification de pièces ...
- des contraventions: surcharge, absence de titre de coordination à bord du véhicule ...

Donc, selon les cas, compétence réservée aux tribunaux correctionnels ou aux tribunaux de **police**. **Prescription** de 3 ou d'un an. **Complicité** punissable, même en cas de contravention, pour toutes les infractions de coordination.

Jurisprudence très abondante.

3) Sanctions civiles.

Problème : l'inobservation de la réglementation sur la coordination par un transporteur peut causer un préjudice à d'autres transporteurs. Quid de leurs droits ? Peuvent-ils agir en justice afin d'obtenir réparation ?

- Sur le droit de se constituer partie civile (et par là de déclencher l'action publique): possibilité expressément reconnue par la Cour de cassation à celui qui est habilité à effectuer un transport analogue à l'opération litigieuse, en particulier à la S.N.C.F., mais aussi à un transporteur isolé, voire à un syndicat professionnel (pour le préjudice causé à l'intérêt collectif de la profession qu'il représente). Cependant, une décision récente (oct. 1988) semble amorcer un retour vers une position plus restrictive, tout au moins à l'égard de la S.N.C.F.
- Sur l'existence du préjudice (condition de recevabilité de l'action) : preuve d'un préjudice à la charge du demandeur. Ce dernier peut faire état de la perte d'une chance, à savoir celle de se voir confier la marchandise au transport en l'absence de l'infraction dénoncée.
- Sur le quantum de la réparation: rejet, tant des prétentions (surtout de la S.N.C.F.) en faveur de la perception de la taxe perdue en raison de l'irrégularité commise, que d'une réparation simplement symbolique ou de principe. Il appartient aux juges du fond, dans le cadre de leur pouvoir d'appréciation souverain, d'estimer le montant de la réparation (sans égard à la gravité de l'infraction).

ADDENDA.

1. — Transports internationaux et autorisation.

En règle générale, les transports intérieurs restent réservés aux nationaux (parfois **aux** résidents).

Conséquences :

- En principe, un transporteur français ne peut effectuer un déplacement intérieur dans un autre pays, et réciproquement (sous réserve de la concrétisation à venir des ambitions de la politique communautaire ; v. infra).
- Remède : sauf exception, recours nécessaire à une autorisation de transport international (éventuellement de transit).

Trois types d'autorisation :

- bilatérale ;
- communautaire ;
- C.E.M.T. (entre pays de la Conférence européenne des ministres des transports).

2. — Transport et Communauté économique européenne.

Le Traité de **Rome** du 25 mars 1957, dans son titre IV (articles 74 à 84) prévoit une **politique commune** des transports, définie par le Conseil sur proposition de la Commission.

Objectifs visés : tout en tenant compte des particularités structurelles des secteurs et de la situation des entreprises, ce sont :

- la réduction des coûts ;
- l'élimination des entraves et des discriminations.

Cette politique commune se heurte à de nombreux **obstacles** :

- divergence des politiques nationales : affrontement des partisans du libéralisme et de ceux du dirigisme.
- **hétérogénéité** des situations : état des infrastructures, répartition du trafic, diversité de la taille ou du statut juridique des entreprises.

En dépit de la lenteur de la réalisation de la politique commune, sa mise en œuvre se poursuit selon trois axes :

- Libéralisation du marché des transports : le but visé étant la disparition des cloisonnements résultant des dispositions nationales.
- Harmonisation des conditions de la concurrence. Ce qui suppose un ensemble de mesures à prendre dans des domaines aussi variés que :
 - la fiscalité et les prix (interdiction des discriminations) ;
 - les charges d'infrastructure ;
 - l'intervention **financière** de l'Etat ;
 - les charges sociales.
- Organisation du marché sur des bases communes : harmonisation des conditions d'accès à la profession et d'exercice des services

(surtout dans le domaine routier), harmonisation des régimes tarifaires, contrôle de la capacité de transport (par un système d'autorisations d'exploiter).

A l'heure actuelle, ce programme est loin d'être achevé.

3. — Transport et douane.

Une importante réglementation douanière concerne les transports internationaux, qu'ils intéressent ou non la Communauté. Elle a pour fonction d'organiser et de faciliter les échanges entre les Etats. Il en est ainsi, a titre d'exemple :

- du transit communautaire, régime applicable à toute marchandise circulant à l'intérieur de la Communauté;
- de la Convention « **T.I.R.** » (Conventions douanières de Genève, 1959 et 1975), assurant un régime de transit international et, par la réduction des formalités aux frontières, favorisant l'acheminement des marchandises.

TROISIÈME PARTIE
LES ACTES JURIDIQUES RELATIFS
AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT

Division :

Titre I. — Les contrats de transport.

Titre II. — Les autres contrats usités dans les relations de transport.

TITRE I. — LES CONTRATS DE TRANSPORT

Division :

Sous-titre I. — **Généralités.**

Sous-titre II. — Les contrats de transport **terrestre.**

Sous-titre III. — Les contrats de transport **aérien.**

Sous-titre IV. — Les contrats de transport maritime.

SOUS-TITRE I. — **GÉNÉRALITÉS**

CHAPITRE I. — **DÉFINITION ET CARACTÈRES
DU CONTRAT DE TRANSPORT**

§ 1. — Définition.

Le contrat de transport est une convention par laquelle un voiturier professionnel s'engage à assurer le *déplacement* d'une personne ou d'une marchandise, selon un *mode de locomotion* déterminé et moyennant un *prix* spécifié.

Remarques :

- Le contrat de transport est une variété autonome et originale du louage d'ouvrage et d'industrie ; c'est un contrat d'entreprise.
- Le statut juridique original du contrat de transport appelle une exacte détermination de ses traits spécifiques, afin de permettre une correcte qualification.
- La stipulation du mode de locomotion est nécessaire en raison des profondes différences des régimes applicables (il peut s'inférer du professionnel auquel l'usager s'adresse).
- Si le transport de personne ne met en présence que deux contractants (voiturier, voyageur), le contrat de transport de marchandises intéresse généralement trois parties (voiturier, expéditeur, destinataire). Mais un expéditeur peut s'adresser à lui-même une marchandise.

§ 2. — Traits spécifiques du contrat de transport.

Contrat synallagmatique, consensuel, à titre onéreux et, nécessairement pour le transporteur, de caractère commercial.

Trois **éléments caractéristiques** :

A. — Un déplacement.

- **Principe** : s'appliquant à une personne ou à une chose (tout bien corporel), le **déplacement** doit être l'objet principal du contrat. Il peut être d'amplitude modeste. Peu importent la vitesse ou l'itinéraire, la propriété du véhicule ou le mode de traction.

Ce déplacement est défini par un point de départ et par un point de destination (qui peuvent être confondus, en particulier dans les transports de personnes).

- **Applications** : lorsqu'un déplacement est inclus dans une opération complexe, celle-ci sera qualifiée contrat de transport lorsqu'il en constitue la prestation principale.

Ce critère est ainsi utilisé pour la qualification du contrat de **déménagement** : c'est un contrat de transport si l'objet principal du service rendu par l'entrepreneur est le déplacement du mobilier. Inversement, ne constituent pas un contrat de transport :

- la livraison à domicile d'une marchandise vendue (si le déplacement reste modeste),
- la conduite d'un client à la gare par l'hôtelier,
- la leçon de conduite automobile, de pilotage aérien,
- le vol d'essai.

La jurisprudence reste plus hésitante à propos des contrats de jeux forains et refuse (solution critiquable) la qualification de contrat de transport de personnes aux contrats d'utilisation par les skieurs des remonte-pentes et téléskis, en raison du rôle actif joué par l'utilisateur.

B. — Le caractère professionnel du voiturier.

La législation des transports (Codes civil et de commerce, v. supra, p. 7) ne s'applique qu'aux contrats de transport passés par des voituriers de profession. Remarquable particularisme que ne connaissent pas d'autres conventions, telles par exemple la vente ou le louage.

Conséquences :

- le service rendu par le voiturier donne naturellement lieu à une rémunération (également postulée par la nature de contrat d'entreprise). Peu importe sa forme.
- Le contrat est toujours de nature commerciale pour le transporteur.
- Un transport bénévole se voit donc appliquer d'autres règles (celles de la responsabilité délictuelle).

C. — La maîtrise de l'opération.

Entrepreneur indépendant, le voiturier assume la gestion commerciale et technique de l'opération. Il exécute le déplacement sous sa seule initiative et autorité, sans qu'interviennent à ce stade ni l'expéditeur, ni le voyageur.

Conséquences :

- Cette indépendance justifie la lourde responsabilité pesant sur le transporteur (infra) et le fait qu'il ait la garde des marchandises au sens de l'article 1384-1 du Code civil.
- Cette maîtrise permet d'opposer le contrat de transport à d'autres conventions voisines : contrats de location (infra, p. 149), de remorquage ou de poussage ; dans ces derniers cas, il n'y a contrat de transport que si le véhicule déplacé ne joue aucun rôle dans l'opération (assurée par une entreprise en faisant le métier, cf. supra B).

CHAPITRE II. — DISTINCTION DU CONTRAT DE TRANSPORT DES CONVENTIONS VOISINES

Son autonomie étant à présent reconnue (après avoir été discutée), le contrat de transport doit être soigneusement distingué de certaines conventions voisines, en raison des différences opposant leur régime juridique.

§ 1. — Contrats de transport et de commission.

- Dans le contrat de transport, l'objet de l'obligation du transporteur réside dans l'opération du déplacement convenu (V. supra).

— Dans le contrat de commission, l'obligation du commissionnaire consiste principalement dans la conclusion des actes juridiques qui assureront le déplacement (effectué par d'autres). Cf. infra, p. 143.

§ 2. — Contrats de transport et de location de véhicule.

Alors que le voiturier a pour obligation principale d'assurer lui-même l'acheminement de la marchandise, le loueur n'est qu'un fournisseur d'un moyen de transport (avec ou sans personnel). Cf. infra, p. 149.

§ 3. — Contrats de transport et de transit.

Le transitaire n'est pas chargé du déplacement des marchandises. Mais, simple mandataire agissant suivant les instructions reçues, il assure généralement une opération de soudure en permettant la liaison entre deux transports.

§ 4. — Contrats de transport et de louage de services.

L'indépendance du voiturier est exclusive de la subordination que connaît un salarié.

Remarques :

- 1) Très fréquemment, un contrat de vente précède l'opération de transport. En ce qui concerne le voiturier, les deux contrats restent totalement indépendants: les stipulations de la vente ne lui sont pas opposables et ne le lient pas. En revanche, l'expéditeur (vendeur) et le destinataire (acheteur) voient parfois leur situation affectée par les modalités de la vente (franco, port dû, départ usine, C.A.F. ou F.O.B., etc.).
- 2) L'opération de transport s'accompagne souvent d'autres prestations, **afin** d'assurer un service plus complet qu'un simple acheminement: conditionnement, manutention, entreposage ... pour les marchandises; restauration, loisirs ... pour les passagers.
Cette situation ne nuit pas à la qualification **générale** et unique de contrat de transport, dans la mesure où le **déplacement** demeure l'activité dominante. En cas contraire, il est procédé à la dissociation des diverses prestations érigées en contrats autonomes, avec leur régime juridique propre.

CHAPITRE III. — CLASSIFICATION DES CONTRATS DE TRANSPORT

Intérêt pratique évident, chaque transport étant doté d'un statut particulier. Cette diversification peut se nourrir de plusieurs distinctions.

1) Selon le **milieu** emprunté et le **mode** de locomotion, le transport est terrestre (ferroviaire, routier ou fluvial), aérien ou maritime.

Remarques : — l'apparition de nouvelles techniques peut poser des problèmes.

Ex. : aéroglisseur.

— s'agissant des transports effectués sur eau, la distinction entre transports maritimes et fluviaux a fait difficulté. La doctrine a proposé deux critères : soit une référence à la nature du bâtiment concerné (navire, donc apte à affronter les risques de mer, ou bateau de rivière immatriculé comme tel), soit une attention portée au lieu de navigation (eaux maritimes ou non, quitte à discuter encore sur cette distinction). Pour la Cour de cassation, il convient de tenir compte de la nature même du voyage convenu. N'est donc maritime que le transport qui se trouve soumis aux risques particuliers inhérents à tout voyage en mer.

2) Selon que le transport demeure dans le cadre **géographique** d'un Etat ou qu'il franchit une **frontière**, le transport est interne (ou domestique) ou international.

3) Le contrat de transport peut également être de **droit privé** ou de **droit administratif**. Dans ce dernier cas, il doit être conclu par une personne morale de droit public, concourir à la gestion d'un service public et son caractère administratif doit résulter de stipulations exorbitantes du droit commun ou de la mission de service public conférée au contractant de l'administration.

4) Enfin, le contrat de transport peut être de caractère **civil** ou **commercial**.

Pour le transporteur, en raison de sa qualité de professionnel (supra), le contrat est toujours commercial. Pour l'expéditeur, il l'est si l'opération entre dans l'exercice de son commerce, mais il demeure de caractère civil dans les autres cas (par exemple, pour un déménagement).

Si le contrat est commercial pour l'expéditeur, il l'est également pour le destinataire.

Remarque : la summa divisio en fonction de ce qui est transporté (marchandises ou personnes) est souvent affinée, s'agissant des choses, dans un dessein réglementaire (marchandises dangereuses, par ex.). L'apparition des contrats types va dans ce sens : envois de plus de trois tonnes, de moins de trois tonnes ou messagerie, marchandises déplacées en véhicules citernes, marchandises périssables sous température dirigée.

SOUS-TITRE II. — LES CONTRATS DE TRANSPORT TERRESTRE

Division :

Chapitre I. — Le contrat de transport terrestre de marchandises.

Chapitre II. — Le contrat de transport terrestre de personnes.

CHAPITRE I. — LE CONTRAT DE TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES

Division :

- Section 1. — Transports terrestres internes.
- Section 2. — Transports terrestres internationaux.

Section 1. — Transports terrestres internes

Division :

- § 1. — Formation du contrat.
- § 2. — Documents de transport et preuve du contrat.
- § 3. — Exécution du contrat.
- § 4. — Responsabilité du transporteur.
- § 5. — Contentieux.

§ 1. — Formation du contrat de transport.

— Principe :

Selon le droit commun, le contrat de transport se forme par le seul échange des consentements. Donc, convention de caractère consensuel et non réel (la remise de la chose ne forme pas le contrat, mais constitue généralement le premier acte d'exécution), ni solennel (en dépit de la rédaction équivoque de l'article 101 du Code du commerce qui précise que « la lettre de voiture forme le contrat ... », alors qu'il convenait de dire « ... constate »).

Remarque: Bien entendu, le transporteur n'est responsable de la marchandise qu'à partir du moment où il l'a prise en charge (infra).

Exception: le contrat de transport par voie fluviale doit, à peine de nullité, donner lieu à une rédaction écrite du contrat d'affrètement.

— Les parties au contrat :

Originalité du contrat de transport de marchandises: généralement conclu au départ par deux contractants (voiturier et expéditeur. ou donneur d'ordre selon les termes des contrats types), mais ultérieurement irruption d'une troisième partie, le destinataire venant adhérer à la convention.

(Sur l'explication juridique de cette adhésion, v. infra, p. 61).

— Manifestation des volontés :

- Pollicitation implicite du transporteur, en état d'offre permanente.

— Le contrat est donc conclu par l'initiative de l'expéditeur, lequel se borne souvent à accepter les conditions proposées (c'est à propos du contrat de transport qu'a été forgée la théorie des contrats d'adhésion).

Remarque : en pratique, intervention fréquente d'un commissionnaire (sur son rôle, V. infra, p. 143).

— **Objet du contrat :**

— L'objet de l'obligation principale du voiturier est constitué par le déplacement de la marchandise à lui remise. Cette dernière doit répondre aux conditions normales de licéité.

Existence d'une importante réglementation particulière applicable à certaines catégories de produits (encombrants, polluants, dangereux, vivants ...).

— Le paiement du prix (ou fret) forme l'objet de l'obligation principale de l'expéditeur. Pour sa détermination, prise en compte d'un certain nombre d'éléments (distance à parcourir, nature et poids de la marchandise, régime de l'expédition ; cf. C. Type gén., art. 16).

Rarement librement débattu, en raison de l'existence de nombreuses contraintes réglementaires jusqu'à la suppression de la T.R.O. La fausse déclaration (sur la nature et le poids de la marchandise) est sanctionnée civilement (rectification de la taxe exigible, éventuellement indemnisation), et parfois pénalement.

§ 2. — Documents de transport et preuve du contrat.

A l'usage ancien de la **lettre de voiture** (art. 101, C. com.) s'est substituée la pratique moderne du **récépissé** dans les transports ferroviaires et routiers ; document extrait d'un registre à souche.

A. — Existence du document de transport.

Document généralement établi **par le transporteur**, au moment de la prise en charge, au vu d'une déclaration d'expédition (C. Type gén., art. 3-1).

Au moins deux exemplaires :

- un remis à l'expéditeur.
- l'autre accompagnant la marchandise pour être remis au destinataire.

Enonciations :

Le document de transport contient au minimum les indications utiles à :

- l'identification des parties (nom et adresse des expéditeur et destinataire),
- la reconnaissance de l'envoi (désignation, nature, poids de la marchandise),
- la connaissance du montant et des modalités de paiement du fret.

Remarques :

- L'absence d'un document ne met pas obstacle à l'existence du contrat de transport.
- L'irrégularité du titre ne conduit pas à sa nullité, mais peut en affecter sa valeur probante.
- La feuille de route, dont l'établissement est imposé aux transporteurs publics routiers (envoi d'au moins 3 tonnes à une distance égale ou supérieure à 150 km), peut tenir lieu de récépissé.

Cas particulier : transports fluviaux internes.

Outre la constatation par écrit du contrat d'affrètement à peine de nullité, la loi impose l'établissement d'une lettre de voiture. De plus, l'expéditeur peut exiger du transporteur l'émission d'un connaissement fluvial à ordre.

B. — Fonctions du document de transport.

Un titre de transport peut remplir plusieurs missions :

1) d'instruction et d'accompagnement.

En raison des indications qu'il comporte à l'intention :

- des agents du voiturier, comme des transporteurs successifs,
- du destinataire.

2) de preuve contre celui dont il émane.

Les énonciations du titre font ainsi foi *jusqu'à* preuve contraire :

- de la réalité et des modalités du contrat,
- de la consistance des obligations endossées par le transporteur,
- de la prise en charge de la marchandise telle que décrite.

Rappel : la preuve reste évidemment libre pour les parties à un contrat commercial. Ainsi, la preuve contraire par tout moyen est possible même si un document a été établi. Si le contrat est mixte, alors que l'usager reste libre dans ses moyens, le voiturier devra respecter les règles de la preuve des contrats civils (art. 1341, C. civ. : preuve par écrit si l'intérêt dépasse 5 000 F).

Exceptions. La preuve contraire se trouve exclue contre :

- les mentions spécialement vérifiées sur la demande formelle de l'expéditeur (vérification dite qualifiée),
- le document qui prend la forme d'un titre négociable (dans les rapports avec les tiers) ; cas des connaissements.

3) de justification.

Le titre autorise son détenteur légitime à exercer certaines **prérogatives** (droit de **disposer** de la marchandise, de la réclamer...).

4) de représentation de la cargaison.

Cas du connaissement, titre dont la détention équivaut à la possession de la marchandise (sur les fonctions du document. v. infra : le **connaissement** maritime, p. 120).

Remarque :

Sauf rares exceptions, l'écrit constatant le contrat de transport est assujéti selon l'art. 925, C.G. **impôts**, au droit de timbre (taux actuel : 4 F). Ce droit n'est dû qu'une fois par contrat.

Cette fiscalité explique l'obligation faite aux transporteurs routiers publics d'établir un titre de transport.

§ 3. — Exécution du contrat de transport de marchandises.

Création par la conclusion du contrat de transport d'un ensemble de droits et de devoirs pour l'**expéditeur** et le transporteur, mais également, à compter de son adhésion à l'opération, pour le destinataire.

A. — Droits et devoirs de l'expéditeur.

Existence d'une phase préalable précédant le déplacement proprement dit de la marchandise : l'expéditeur doit la remettre au voiturier pour qu'il la prenne en charge (infra, p. 52).

A ce stade, rôle important de l'expéditeur qui prend l'initiative et doit faire certains choix. Rôle de conseil possible de la part du commissionnaire (v. infra, p. 143).

1) Choix d'un transport approprié.

Suppose :

- recours aux services d'un voiturier de **bonne** réputation et solvable.
- option en faveur d'un mode de transport convenant à la nature et à la valeur de la marchandise. Attention à porter en particulier sur l'existence de limitations de réparation d'origine réglementaire ou conventionnelle.

Remarques :

- les limites tarifaires étaient réputées connues en raison de leur caractère d'ordre public (V. supra, p. 9).
- les limites conventionnelles doivent être acceptées et figurer sur le document de transport.
- les limites fixées par les contrats types (infra, p. 14) sont applicables de plein droit en l'absence de stipulation écrite des parties.
- possibilité de souscrire une déclaration de valeur (sur cette pratique, V. infra, p. 74).

2) Remise de la marchandise au voiturier.

L'expéditeur doit présenter la marchandise au transporteur de sorte à ce qu'elle puisse supporter un déplacement effectué dans des conditions normales. A cette occasion, le voiturier exerce son droit de vérification (V. infra, p. 52).

Modalités de la remise :

— **lieu :**

- chez le voiturier (transports par fer et par eau).
- chez l'expéditeur pour les transports routiers. Le C.T. général (art. 2, § 6 et 9) organise la formule du **rendez-vous** : fixation par le donneur d'ordre et le transporteur d'un jour et d'une heure pour la mise à disposition du véhicule au lieu du chargement (même faculté lors du déchargement).

Pratiques contraires possibles. Règles particulières dans les transports ferroviaires en présence d'embranchements particuliers.

— **Conditions de la présentation :**

déterminées par la réglementation ou la convention, à défaut par les usages.

- La règle est que l'**emballage** et le conditionnement incombent toujours à l'expéditeur (même solution pour l'empotage d'un conteneur). Doivent être adaptés à la nature de la marchandise et aux exigences du déplacement (C.T. gén., art. 6).
- Même solution pour l'étiquetage (C.T. gén., art. 6).
- Existence d'une réglementation impérative pour les marchandises dangereuses et certains biens destinés à la consommation humaine.

Conséquences :

- le voiturier peut refuser une présentation contraire à la réglementation.
 - un mauvais emballage ou étiquetage peut constituer une cause de libération du voiturier et engager l'expéditeur envers le destinataire (art. 6-3, C.T. gén.).
- Remise également des documents d'accompagnement imposés pour les marchandises dont le transport est soumis à une réglementation spéciale (alcool) ou appelées à franchir une frontière,

3) Chargement de la marchandise.

- La réglementation impose fréquemment à l'**expéditeur** l'exécution matérielle du **chargement** (opération comportant l'arrimage et le calage):
 - **Transports** ferroviaires: envois par wagon ou rame, chargement à effectuer en conformité avec les prescriptions concernant la répartition des charges (art. 12, Cond. gén.), bâchage compris.
 - Transports routiers. Pour les envois de 3 tonnes et plus en véhicules ordinaires, l'art. 5 C.T. général impose l'opération au donneur d'ordre, le voiturier fournissant les indications nécessaires au respect des prescriptions en matière de sécurité de la circulation.
Dans les envois de moins de 3 tonnes, le chargement (comme le déchargement) reste le fait du voiturier.

Remarques :

- le chargement doit également satisfaire aux prescriptions de l'art. R. 65 du Code de la route,
- Le bâchage reste aux soins du transporteur (sur la reconnaissance du chargement par le voiturier, v. infra).

— **Délai :**

L'expéditeur doit procéder au chargement dans un délai précisé par les contrats types (art. 9, C.T. gén.), courant à compter de la mise à disposition du véhicule (Cf. usage de la formule du rendez-vous), et par la tarification en matière ferroviaire.

Sauf stipulation contraire. le dépassement des délais ainsi fixés **emporte** pour le voiturier **perception** d'un complément de rémunération pour frais d'immobilisation du véhicule routier (d'une **redevance** de stationnement pour la S.N.C.F.).

Dans les transports fluviaux, le dépassement des délais (appelés « **jours** de planche ») **donne** lieu au paiement de **surestaries**.

— Surcharge :

L'expéditeur doit également veiller à ne pas dépasser la limite de charge du véhicule.

Conséquences du dépassement :

- Transports par fer : pénalisation pécuniaire de la surcharge.
- Transports par route : indemnisation du transporteur et, éventuellement, poursuite pénale pour complicité dans l'infraction sur la coordination. En revanche, le non-respect du Code de la route reste le fait du seul voiturier.

4) Déclaration d'expédition.

- Nécessité d'une déclaration de l'**expéditeur** relativement à la marchandise (nature, poids, valeur ...) **et** au destinataire (identité, adresse...) afin de faciliter au transporteur l'établissement du document de transport (art. 3, C.T. **général**).

Intérêt parfois :

- de préciser les motifs de l'envoi (en vue d'imposer une date limite de livraison),
- d'attirer l'attention sur des particularités non apparentes de la marchandise (en vue de précautions particulières) (C.T. Gén., art. 3).

Déclaration spéciale pour les marchandises dangereuses.

La **déclaration** inexacte :

- justifie un **redressement** de la taxe, si l'envoi n'était pas soumis au prix effectivement dû.
- est sanctionnée par une pénalité pécuniaire par les tarifs ferroviaires (art. 24, Cond. gén. : supplément égal au double de l'insuffisance de perception).

5) Paiement du prix du transport.

Constitue l'obligation principale de l'expéditeur dans la formule franco ou **port payé**.

L'acquittement du prix se fait **normalement** au moment de la remise des marchandises au voiturier. La règle demeure en l'absence de toute indication : l'expéditeur est débiteur du fret en tant que donneur d'ordre.

Conséquence : la formule franco connaît peu de difficulté en pratique, le transporteur étant fondé de suspendre toute exécution en cas de non-paiement ou de paiement partiel (sur les garanties dont il dispose, v. infra, p. 57).

B. — Droits et devoirs du transporteur.

Le voiturier est soumis à un faisceau d'obligations ayant pour but d'assurer, dans les meilleures conditions, le déplacement des marchandises du point d'expédition au lieu de destination.

1) Préparation du déplacement.

a) Prise en charge de la marchandise.

La prise en charge est l'**acte juridique** par lequel le voiturier prend effectivement la marchandise que lui remet l'expéditeur et l'accepte au transport. Elle marque le début de la période pendant laquelle il en répond.

Cette lourde **responsabilité** explique :

- son droit de vérifier la marchandise dès lors qu'il n'a pas à s'en tenir aux déclarations de son cocontractant. L'examen peut porter sur la nature de la chose, sa qualité et son état, le nombre, le poids, le conditionnement... et comporter des opérations de pesage et de comptage.
- son droit d'émettre des réserves sur le document de transport.

Conséquences : le défaut de réserves laisse présumer que le voiturier a pris en charge la chose dans l'état et en quantité tels qu'il résulte de la déclaration de l'expéditeur reproduite dans le document de transport.

Remarque : les réserves portées par le transporteur ont un effet différent selon qu'elles sont :

- unilatérales : constituent une simple présomption de fait en sa faveur.
- acceptées par l'expéditeur : font preuve de l'état et de la consistance réelle de la marchandise, au lieu et place de la déclaration initiale de ce dernier.

b) Délivrance d'un document de transport.

Cf. supra, p. 47 et s. Droit pour l'expéditeur ou le donneur d'ordre (art. 3-3, C.T. gén.) d'exiger la délivrance d'un récépissé constatant la remise de l'envoi au voiturier. Celui-ci peut, à cette occasion, y porter les réserves qu'il estime justifiées.

c) Fourniture du moyen de transport.

Le transporteur est tenu de procurer un engin de transport apte à l'opération envisagée (art. 5, C.T. gén.) ; il répond de ses déficiences.

Cette fourniture doit se faire dans le délai prévu (soit convenu, soit résultant des dispositions réglementaires), en particulier lorsque le chargement est imposé à l'expéditeur (supra). Dans ce cas, en matière ferroviaire, la remise des wagons se fait sur sa demande (obligatoire et contenant les indications prescrites par l'art. 9, Cond. gén.).

d) Chargement de la marchandise.

Incombe au voiturier lorsqu'il n'est pas imposé à l'expéditeur, soit :

- transports par fer et par route : pour les envois de détail ou messagerie (de moins de 3 tomes): C.T. Messagerie, art. 6-1,
- transports *fluviaux* : lorsque le contrat l'impose.

Toutefois, même lorsque le chargement reste le fait de l'expéditeur, le voiturier reste tenu d'en **vérifier** la réalisation (ainsi que les opérations annexes d'arrimage et de calage) :

- Selon l'art. 13 de la tarification ferroviaire, cette vérification doit se faire de l'extérieur du wagon (tel qu'il se présente une fois fermé et **bâché**), ainsi que peut y procéder un homme se tenant debout à proximité du wagon.
- Transports routiers : selon l'art. 7-1 C.T. général, le voiturier vérifie l'exécution de l'opération au regard de la sécurité de la circulation. En cas d'insuffisance, il doit en exiger la réfection ou refuser la prise en charge.

Avant le départ, il procède également à la reconnaissance extérieure du chargement, du point de vue de la conservation de la cargaison. Il doit formuler des réserves en présence d'une défectuosité apparente. Leur non-acceptation peut justifier un refus de prise en charge.

Conséquences :

Le voiturier peut donc endosser les conséquences dommageables d'un chargement, même effectué par l'expéditeur, chaque fois qu'il pourra lui être reproché une défaillance dans son obligation de vérifier. Ex.: prise en charge sans réserve en présence d'un vice de chargement perceptible.

Observation **générale** : on constate que le chargement peut intervenir avant ou après la prise en charge de la marchandise par le transporteur, selon qu'il est le fait de l'expéditeur ou de ce dernier.

2) Exécution du déplacement.

Obligation essentielle du voiturier, l'acheminement de l'envoi doit se faire par l'**itinéraire** et dans les **délais** convenus.

a) Itinéraire.

Est en général indifférent en régime intérieur, sauf cas particuliers (transports exceptionnels) ou engagement exprès du voiturier pour un parcours déterminé.

L'itinéraire le plus direct (compte tenu des contraintes) fournit en principe la distance de transport (donc de taxation). Mais

liberté est généralement laissée au transporteur d'aménager son service sans **prise** en considération de l'itinéraire réellement emprunté (sous **réserve** de l'observation des délais).

b) Délais.

Importance pratique du respect des dates de livraison. D'où , rigueur marquée pour les envois soumis à une réglementation.

1. Transports **ferroviaires** :

— Envois par charges complètes (train ou wagon): selon l'art. 5 des Cond. **général.**, distinction entre :

- régime ordinaire (délai d'un jour par fraction indivisible de 300 km),
- régime accéléré (un jour par fraction de 400 km).

Exceptionnellement, possibilité d'un régime express.

— Trafic messagerie assuré par le **SERNAM**: la règle générale est un délai de 5 jours à compter du lendemain de la remise. Mais plusieurs formules express assurent des acheminements plus rapides, avec délais garantis.

2. Transports **rouliers**. Art. 13, C.T. gén. :

Sauf stipulation contractuelle, le délai est d'un jour par fraction indivisible de 400 km. Court à partir de 0 heure du jour ouvrable qui suit l'enlèvement de l'envoi. Même délai dans le C.T. Messagerie (art. 9).

3. Transports **fluviaux** :

Pour les conventions d'affrètement au voyage, et sauf stipulation contraire, le délai maximum est celui calculé à partir d'un tableau annexé à l'arrêté du 2 juillet 1964.

Remarques :

— Lorsque plusieurs délais sont prévus (départ, acheminement, livraison), la règle est celle de l'indivisibilité des délais : seul l'ensemble est opposable au transporteur.

— En principe, le retard ne peut donner lieu à une indemnisation qu'à compter du jour où le transporteur a été mis en demeure de livrer (art. 1146 C. civ.). Le texte reste applicable même en cas de déplacement soumis à des délais réglementaires (exception : art. 14-3, C.T. transport de marchandises périssables sous température dirigée).

3) Soins à donner à la marchandise.

— **Règle générale :**

Le voiturier doit assurer à la marchandise les soins ordinaires et généraux appropriés à son maintien en l'état, et compatibles avec les nécessités du service.

D'autres prestations peuvent être mises à sa charge sur demande de l'usager et moyennant rétribution spéciale.

— **Cas particulier :** empêchement au transport.

Suppose une impossibilité d'exécuter, en raison d'un obstacle définitif ou temporaire. Obligé de solliciter des instructions

auprès de l'expéditeur, le transporteur doit, dans leur attente, prendre les initiatives paraissant les meilleures dans l'intérêt des parties concernées (par ex. : transbordement), en particulier les mesures conservatoires de nature à limiter les risques de dommages à la marchandise (mise en entrepôt ...). Cf. infra, p. 57.

4) Livraison de la marchandise.

a) Définition.

Acte juridique par lequel le transporteur remet la marchandise à la disposition effective du destinataire au lieu de destination.

Avec la **réception** par le destinataire, la **livraison** constitue l'ensemble qu'est la **délivrance** exigeant le concours des parties présentes à l'issue du déplacement.

Remarques :

- **livraison** et **réception**, actes juridiques, s'opposent au **déchargement** et à l'**enlèvement**, simples actes matériels,
- selon qu'il incombe au transporteur ou au destinataire, le déchargement précède ou succède à la livraison,
- ne pas confondre achèvement du déplacement et livraison.

b) Intérêts attachés à la livraison.

- Marque le point de départ des délais de forclusion (art. 105, C. com. ; infra, p. 78) et de prescription (art. 108, C. com. ; infra, p. 80), sauf perte totale.
- Consacre la libération du voiturier de la charge des risques pesant sur la marchandise qui passe au destinataire.
- Met un terme à la période durant laquelle pèse sur le transporteur la responsabilité de plein droit.

c) Modalités de la livraison.

1. Lieu.

Principe: à l'endroit convenu et indiqué sur le document de transport. Sinon, comme le paiement est quérable (art. 1247-3, C. civ.), la livraison se fait au domicile du voiturier.

En pratique, le lieu varie selon les modes de transport, les réglementations. voire les usages.

- **transports** ferroviaires : en gare ou à domicile. Seuil de l'habitation pour le **SERNAM**. A l'entrée de l'embranchement pour les embranchements particuliers,
- **transports** routiers : au lieu stipulé ; généralement, formule avantageuse du porte à porte (cf. précisions de l'art. 6-1 C.T. Messagerie),
- **transports** fluviaux : en général sur l'engin à quai.

Remarques :

- par domicile, il faut entendre l'adresse indiquée par l'expéditeur (et non son sens juridique étroit), plus précisément le seuil (de la maison, du magasin ou de l'entrepôt). Si le chauffeur effectue une manutention supplémentaire à la demande du destinataire, il est

considéré normalement comme son préposé occasionnel (C.T. Messagerie, art. 6).

- dans certains cas (transports par wagon ou rame), le transporteur doit informer le destinataire de l'**arrivée** de l'envoi au lieu où il doit être retiré. En matière routière, pratique de l'avis de passage pour les envois messagerie (C.T. Mess. art. 10).

2. Moment.

La livraison doit être faite à temps afin de respecter le délai convenu ou réglementairement édicté.

3. Créancier de la livraison.

Personne désignée comme destinataire par la déclaration de l'expéditeur ou le document de transport, ou son mandataire (le voiturier doit alors s'assurer de ses pouvoirs).

Faite à un tiers sans qualité, la remise constitue une faute lourde et équivaut à une perte totale.

Exception: il peut en être autrement en raison d'un changement apporté au contrat initial (infra, p. 62) ou de circonstances **particulières** (saisie-arrêt ou faillite du destinataire).

4. Déchargement et livraison.

L'obligation de remettre la marchandise à domicile n'implique pas celle de décharger. La réglementation applicable ou le contrat déterminent qui est chargé de l'opération.

- le transporteur y procède en matière ferroviaire pour les envois par expédition et pour ceux assurés par le **SERNAM**.

- en matière **routière**, le C.T. général précisant que le déchargement est effectué par le destinataire (art. 7), l'envoi est donc mis à la disposition du destinataire sur ou dans le véhicule. L'opération reste le fait du voiturier dans les transports messagerie (art. 6-2).

d) Preuve de la livraison.

Est, selon le **droit** commun, à la charge du voiturier débiteur de l'obligation (art. 1315, al. 2, C. civ.).

Résulte généralement de la **décharge** du destinataire valant présomption de livraison (V. infra, obligations du destinataire).

e) Empêchements à la livraison.

Supposent, pour des raisons variées, l'impossibilité de remettre au destinataire désigné et au lieu prévu la marchandise dite « en souffrance ». La difficulté peut d'ailleurs résulter d'un refus de prendre livraison (infra).

Attitude à tenir par le voiturier :

1. Principale obligation : **aviser l'expéditeur** ou le donneur d'ordre. Selon l'art. 15 C.T. général, un avis de souffrance doit être adressé dans les 24 h de la constatation de l'empêchement. La tarification ferroviaire prévoit également une semblable procédure.

Le transporteur doit se conformer aux instructions régulières reçues. Jusque-là, l'envoi reste à la disposition du destinataire.

Remarque: le refus du destinataire fondé sur un motif auquel le voiturier est étranger le laisse en dehors du contrat de transport. Il n'a donc pas qualité pour **donner** des instructions.

2. Traitement des marchandises en souffrance.

Afin de ne pas encombrer ses locaux, le transporteur peut :

- décharger la cargaison pour le compte de l'expéditeur, en assurer la garde ou la confier en dépôt (C.T. gén., art. 15),
- faire camionner d'office les marchandises chez le destinataire (tarifs ferroviaires art. 41, transports fluviaux) ou dans un magasin public,
- faire consigner la marchandise par ordonnance du Président du tribunal de commerce ou du juge d'instance (art. 106-3, C. com.), et solliciter la vente par autorité de justice,
- faire procéder à la vente **aux** enchères par l'administration des Domaines des objets non réclamés dans les 6 mois de leur arrivée à destination.

Observation :

S'il estime le refus du destinataire injustifié, le voiturier a **intérêt**, en vue de pallier le dépérissement des preuves, à recourir à l'expertise de l'article 106, C. com. (cf. infra, p. 66).

5) Les garanties de paiement.

Remarque préliminaire : la stipulation d'un paiement dû à titre principal par le destinataire n'entraîne pas libération de l'expéditeur contre lequel le transporteur conserve le droit de se retourner. Selon l'art. 17, C.T. gén., le donneur d'ordre reste garant de son acquittement.

a) Moyens tirés du droit commun.

- **Exception d'inexécution.** Ex. : refus d'opérer le déplacement en l'absence d'un règlement du prix par l'expéditeur en cas d'expédition port payé ; refus de livraison opposé au destinataire à défaut d'un paiement simultané en cas de port dû.
- **Droit de rétention :** lorsque la réclamation de la marchandise émane d'un tiers au contrat (par exemple le propriétaire).

b) Privilège du voiturier.

Privilège mobilier spécial de l'article 2102-6° du Code civil. Justifié par le fait que le transport a augmenté la valeur de la marchandise et fondé sur l'idée de gage.

- Créances garanties : frais de transport et frais accessoires (douane, magasinage ...) afférents aux marchandises comprises dans l'envoi et faisant l'objet du contrat de transport (donc, assiette moins large que pour le privilège du commissionnaire, v. infra, p. 145).

- Durée du privilège: extinction de la garantie avec la livraison volontaire de la marchandise ou sa réexpédition.
- Exercice du privilège: possibilité pour le créancier d'user de la procédure simplifiée de l'art. 106 in fine, C. com. (requête aux fins de vente et paiement des sommes dues sur le produit retiré).

C. — Droits et devoirs du destinataire.

Dès l'instant où il a **accepté** le contrat de transport conclu par l'expéditeur, le destinataire y trouve des droits et en assume certaines obligations.

1) Prise de livraison et réception.

Le destinataire doit prendre livraison de l'envoi et l'accepter. La **réception** apparaît comme l'acceptation de la livraison. Elle est nécessaire pour qu'il y ait remise **libérant** le voiturier des risques pesant sur la chose.

a) Vérification de la marchandise.

Dans tous les cas ce droit de vérifier est reconnu au destinataire **avant** toute acceptation et paiement du **prix**. L'examen peut être aussi complet que **nécessaire** (aspect extérieur et état intérieur), en confrontation avec les énonciations du document de transport (en général le double qui voyage avec la marchandise).

Exception : colis postaux.

b) Droit d'émettre des réserves.

En conséquence de la vérification. A condition d'être **précises** et **complètes**, elles ont une double utilité :

- **procédurale** : elles évitent la forclusion si elles sont acceptées par le transporteur concomitamment avec la livraison (infra, p. 79).
- **probatoire** : elles établissent, jusqu'à preuve contraire, l'existence et l'importance d'un dommage intervenu avant la livraison (donc en général pendant le transport).

En pratique, la consignation par **écrit** des réserves est recommandée (meilleur moyen d'en établir la réalité et la consistance). Se fait généralement sur la **décharge** (infra). Le préposé du transporteur est habilité à recevoir ces réserves.

Conséquences attachées à l'absence de réserves :

Une réception pure et simple entraîne présomption de livraison d'une marchandise en bon état et conforme à tous égards aux stipulations du document de transport.

Remarque : sont sans effet les pratiques consistant à apposer des mentions trop générales et imprécises, telles « sous réserve de déballage », « ... de contrôle », « en mauvais état », etc.

c) Décharge.

L'acceptation est **généralement** marquée par la **décharge** donnée par le destinataire au voiturier.

Effets : atteste qu'il y a eu livraison et que la marchandise n'est plus aux risques du voiturier. N'est en aucun cas un quitus, c'est-à-dire une reconnaissance d'une correcte exécution de ses obligations.

Exception : pour les colis postaux, une décharge sans réserve vaut présomption irréfragable d'une exécution correcte.

d) Refus de prendre livraison.

Refus possible de la marchandise par le destinataire en raison de son état ou d'un retard : **pratique du laissé pour compte.**

Technique non prévue par les textes, mais admise par la jurisprudence en présence d'un manquement important du voiturier à ses obligations.

Effets : Sur abandon par le destinataire de la marchandise, le transporteur la conserve et dédommage l'ayant-droit pour perte totale.

Conditions : Justifié par une inexécution grave, le laissé pour compte n'est pas subordonné à une autorisation préalable, mais pratiqué par le destinataire sous sa seule responsabilité. Cependant, **contrôle** a posteriori possible par les juges du fond.

Analyse juridique : discutée par la doctrine. Le procédé ne peut être entendu comme une application de la résolution du contrat (comment expliquer que le voiturier qui n'a jamais été propriétaire conserve la marchandise ?), mais comme un mode original de réparation.

Remarque : Le refus par le destinataire de prendre livraison peut également engager sa responsabilité à l'égard de l'expéditeur lorsqu'il n'est pas légitime (par ex. l'envoi correspond bien à la commande).

2) Déchargement.

Obligation imposée parfois par la convention, plus souvent par la réglementation :

- Transports routiers : pour les envois de 3 tonnes et plus (art. 7-1 C.T. gén.).
- Transports ferroviaires : pour les envois par wagons.

Remarque : même solution en matière fluviale.

Nécessité de respecter le délai imposé pour la libération du véhicule, passé lequel le destinataire paie des redevances de stationnement ou des droits d'immobilisation.

3) Obligation de conserver le recours contre le voiturier.

Devoir fondamental imposé par l'art. 105, **C. com.** : accomplir les diligences nécessaires à la sauvegarde du **recours** en responsabilité contre le transporteur, en vue de l'**éviction** du jeu de la **forclusion** (v. infra, p. 78).

4) Paiement du prix du transport.

Acceptant le contrat, le destinataire s'oblige au **paiement du prix** lorsque l'expédition a été faite en **port dû**.

a) Modalités.

— Le port dû doit figurer sur le document pour autoriser le voiturier à réclamer paiement au destinataire. Ce dernier y est contraint dès qu'il a adhéré aux conditions de l'envoi.

— En cas de paiement par *chèque* sans provision, le voiturier tenu d'accepter ce mode de règlement entre commerçants (dès que la somme dépasse 5 000 F) est fondé à réclamer paiement à l'expéditeur (supra : les garanties de paiement).

— **expédition contre remboursement (C.T. Gén., art. 18)** : pratique fréquente entre vendeur-expéditeur et acheteur-destinataire. Oblige le transporteur à ne livrer que contre versement d'une somme englobant le prix du transport et celui de la chose expédiée (cette dernière somme étant à faire parvenir à l'expéditeur-vendeur).

Nature juridique de la stipulation : l'obligation assumée par le transporteur s'analyse en un mandat supplémentaire et accessoire au contrat de transport. Sous ce rapport, il encourt une responsabilité en tant que mandataire salarié.

b) Incidents remettant en cause le prix convenu.

1. Exigibilité du prix : contrepartie de l'obligation contractée par le transporteur, le prix n'est dû que si la marchandise est arrivée à destination (le déplacement complet est la cause de la dette).

Donc :

- le paiement reste exigible si l'envoi n'est qu'avarié ou parvient avec retard, dès lors que le voiturier a réglé l'indemnité compensatrice,
- le destinataire est dégagé de sa propre obligation en cas de perte totale.

Remarque : les usagers opèrent souvent autoritairement une compensation entre le prix et l'indemnité qu'ils estiment pouvoir exiger (par application des articles 1290-91, C. civ.). Or, si leur dette de fret répond souvent aux conditions légales de la compensation, il n'en est pas toujours ainsi pour la dette imputée au voiturier (en particulier en ce qui concerne la certitude ou la liquidité). Aussi, cette pratique est souvent condamnée par les tribunaux, décision d'autant plus dangereuse pour le client que sa prétention à compenser vaut reconnaissance de dette et, partant, interruption de la prescription qui courait à son profit.

2. Interruption du transport.

- si faute du transporteur : aucun droit au paiement et responsabilité des conséquences dommageables,
- si fait du client, le voiturier a droit au prix convenu,
- si effet de la force majeure : l'application des principes généraux (théorie des risques) conduit à poser la libération du débiteur du prix.

Tempérament : si l'inexécution est peu importante (l'essentiel du parcours est fait), un réajustement du montant du fret est possible afin de tenir compte de l'utilité du service rendu.

La S.N.C.F. applique la règle du fret de distance, proportionnel au parcours effectué. Le C.T. général ne comporte aucune précision en cas d'empêchement au transport. Un réajustement du prix est cependant prévu **lorsqu'un** changement d'itinéraire est imposé par des circonstances auxquelles le transporteur est étranger (art. 16, v. infra).

Remarque : une clause « fret acquis à tout événement » conduit au paiement intégral du **prix** initialement stipulé.

3. Allongement d'itinéraire.

Libre de choisir son itinéraire, le transporteur peut cependant être dans l'obligation d'emprunter un parcours allongé, soit :

- sur la demande de son cocontractant : droit à un supplément de prix,
- en raison d'un cas de force majeure : le droit commun des obligations lui impose de supporter ce risque (en sa qualité de débiteur).

Exception : Le contrat-type général autorise un réajustement de fret (art. 16). Exemple classique des barrières de dégel. Même solution pour les transports fluviaux.

5) Fondement des droits du destinataire.

A priori : le destinataire apparaît comme un **tiers** par rapport au contrat initialement conclu par l'expéditeur et le voiturier.

Pourtant, il peut :

- réclamer livraison (supra),
- disposer de l'envoi (infra),
- agir en responsabilité contractuelle en cas de perte, avarie ou retard (infra),
- être tenu des frais de transport (supra).

Le destinataire est donc **partie au contrat de transport**. Comment expliquer cette qualité ?

a) Analyse classique : stipulation pour autrui.

Le destinataire tire son droit de sa qualité de **tiers bénéficiaire** d'une stipulation pour autrui liant l'expéditeur (stipulant) et le voiturier (promettant). S'expliquent donc :

- le droit direct du destinataire,
- le changement possible de destinataire (droit de révocation du stipulant),
- l'action en exécution de l'expéditeur (comme tout stipulant).

Ce fondement est celui généralement retenu par la jurisprudence.

Mais, **critiques** :

- La stipulation pour autrui n'explique pas comment le destinataire peut endosser des obligations (paiement du fret), alors qu'on ne peut promettre pour autrui.
- Le recours à la stipulation conduit à la négation de la véritable nature du contrat de transport, par la distinction

de deux phases là où il y a une opération indivisible: tout le schéma contractuel n'existe et ne se justifie que pour acheminer la chose chez le destinataire.

b) Doctrine récente.

Elle s'accorde à reconnaître la spécificité du contrat de transport : par sa nature, c'est une opération juridique à trois personnes, échappant nécessairement à l'effet relatif des contrats, dès lors qu'elle assure au destinataire des droits et des obligations en qualité de partie.

Plus qu'une explication, c'est un constat.

Remarques :

- Contrairement aux affirmations d'une doctrine ancienne, la question est totalement détachée de celle de la *propriété sur la* marchandise transportée.
- La difficulté peut cependant être en partie escamotée lorsqu'il existe un titre représentatif de la chose déplacée (connaissance maritime ou fluvial. v. infra, p. 124). Dans ce cas, le destinataire puise qualité pour agir dans le titre même.

c) Mise en œuvre.

Problème : l'irruption du destinataire dans la relation contractuelle aux côtés de l'expéditeur pose un problème de conciliation : Y-a-t-il substitution par élimination ou concurrence par superposition de rapports ?

La première formule a l'avantage de la simplicité, mais la seconde est plus en harmonie avec la nature tripartite de la relation de transport.

Solution : nuancée, en effet :

- certains droits sont incompatibles avec une idée de concurrence (celui de modifier le contrat, d'exiger livraison),
- d'autres ne le sont pas (action en responsabilité, droit du voiturier d'exiger règlement du fret auprès du destinataire comme de l'expéditeur).

D. — Droits sur la marchandise.

1) Droit de disposition sur la marchandise transportée.

Observation préliminaire :

Ce droit est celui reconnu à l'expéditeur et au destinataire de modifier le sort des marchandises par une modification du contrat de transport. La question est totalement indépendante du droit de propriété sur les marchandises. Elle ne concerne pas également le transporteur qui n'a aucune prérogative sur l'envoi (sous réserve des garanties de paiement, supra, p. 57).

a) Le droit de modifier le contrat.

Justification :

- **pratique :** légitimité tirée des nécessités concrètes du négoce. **Même** en cours de déplacement, les marchandises font l'objet de conventions pouvant appeler une modification soudaine des données initiales du transport.

— **juridique** : application de la règle générale du *louage d'entreprise* (art. 1794, C. civ.), selon laquelle le maître de l'ouvrage, dans l'intérêt duquel se fait l'opération entreprise, est libre de l'arrêter ou de la modifier (moyennant indemnisation).

b) Le titulaire du droit de modifier.

Difficultés pour déterminer celui qui peut modifier les stipulations contractuelles, donc donner de *nouvelles instructions* au voiturier.

Principe : Celui qui dispose de la *maîtrise commerciale* de l'opération. Répartition souhaitable entre l'expéditeur et le destinataire afin d'éviter toute concurrence, étant observé qu'à un certain moment, cette maîtrise passe du premier au second.

1. Droits de l'expéditeur.

A l'origine de la formation du contrat, il peut par exemple :

- réclamer le retour de l'envoi ou l'immobiliser.
- changer le destinataire ou la destination.

Pour ce faire, il doit encore avoir la maîtrise de l'opération par la conservation du *titre de transport* qu'il devra présenter au voiturier (règle reprise par les tarifs ferroviaire et routier). La transmission du document au destinataire entraîne donc perte du droit de modification. Même conséquence lorsque ce dernier a fait valoir ses droits (C. Type gén., art. 4).

2. Droits du destinataire.

En possession du titre de transport, il peut par exemple :

- changer le lieu de destination.
- faire parvenir la marchandise à un nouvel acquéreur (par suite d'une revente).

c) Modalités de la modification et effets.

Selon la réglementation (art. 26 Tarif fer. ; art. 4, C.T. génér.), les instructions nouvelles de l'expéditeur doivent être données par écrit, datées, signées et généralement accompagnées du récépissé reçu lors de la remise de la marchandise au voiturier. *Mutatis mutandis*, le destinataire doit étayer sa demande par la présentation du titre de transport.

Sauf statut spécial, le voiturier reste libre d'accepter ou non la modification réclamée et n'encourt aucune responsabilité pour refus. Mais il reste tenu d'arrêter une exécution si tel est l'ordre.

Le voiturier qui exécuterait un ordre irrégulier engagerait sa responsabilité. En revanche, il doit obtempérer à une demande de l'expéditeur formulée réglementairement, sous réserve qu'elle :

- n'est pas de nature à troubler le cours normal de l'exploitation du transporteur,
- n'a pas pour effet de diviser l'envoi,
- n'est pas impossible à exécuter (telle serait celle qui obligerait un transporteur routier à sortir de la zone d'activité autorisée). Le transporteur doit en ce cas immédiatement en aviser le donneur d'ordre.

En tout état de cause, l'entrepreneur de transport doit être dédommagé des conséquences de la modification du contrat.

Exemples :

- fret pour le parcours supplémentaire demandé,
- frais d'immobilisation du véhicule.

2) Droits des créanciers sur les marchandises transportées.

Pratique de la **saisie** (stoppage in transitu) afin d'**empêcher** le voiturier de livrer au destinataire.

Quels créanciers peuvent y procéder ?

- rejet de la position **ancienne** appréciant la validité de l'intervention en fonction de l'attribution de la propriété de la marchandise.

Explication : la procédure **apparaît** comme une défense fait à un débiteur (voiturier) d'exécuter une prestation au profit de son créancier (par exemple le destinataire). Elle est donc indépendante de la question de la propriété de l'envoi.

- la réponse relève donc de la **détermination** du véritable créancier du transporteur: c'est celui qui a le droit de disposer de la marchandise (V. supra). Seuls ses créanciers pourront agir.

La saisie-arrêt peut donc successivement émaner des créanciers de l'expéditeur, puis de ceux du destinataire, une fois le droit de disposition à lui transmis.

Remarques : — une fraude est possible en cas de saisie opérée par un créancier du destinataire (celui-ci pourrait la faire tomber en renvoyant à l'expéditeur le récépissé qu'il aurait reçu).

- Les créanciers du transporteur ne peuvent prétendre intervenir.

§ 4. — La responsabilité du transporteur.

Observations préliminaires :

1) Les règles **spéciales** sur la responsabilité ne concernent que la situation du voiturier engagé **au titre du transport**, à l'exclusion d'autres hypothèses d'ordre :

- **contractuel**: violation d'un contrat antérieur, postérieur ou accessoire au transport (**dépôt**, mandat ...).
- **délictuel** : à l'occasion d'un préjudice rattaché au transport par un simple lien de fait (accident de la circulation, fraude ...).

2) Expéditeur et destinataire peuvent également engager leur responsabilité. Application des règles de droit commun.

(Sur la responsabilité des voituriers en cas de transports successifs, v. infra, p. 76 et 152).

Division :

- A. — Le régime légal de la responsabilité du transporteur.
- B. — L'aménagement contractuel de la responsabilité du transporteur.

A. — Le régime légal de la responsabilité du transporteur.

Sévérité de la situation réservée au transporteur. Aïisi :

- Une **responsabilité de plein droit** pèse sur lui.
- La preuve de la cause d'exonération est donc à **sa charge**.
- Il doit une **réparation complète**.

Remarque : en pratique, ce régime de droit commun est sérieusement amendé par la **tarification** et les **contrats types**.

1) Le principe de la responsabilité.

Article 103, C. com. : le voiturier est garant de la perte des objets à transporter et des avaries, hors les cas de force majeure. Même règle s'agissant des retards (**art.** 104). Cette position est également celle de l'art. 1784, C. civ. et, plus généralement, de l'article 1147, C. civ.

Remarque: le terme garant utilisé par le Code de commerce ne doit pas faire illusion. La responsabilité du transporteur n'équivaut pas à une garantie stricto sensu, à l'image de celle offerte par un **assureur**.

Tenu d'une **obligation de résultat**, le voiturier se voit, en raison de la présomption qui pèse sur lui, imputer tout dommage constaté à **l'arrivée** comme manquement au résultat promis, et ce **jusqu'à** preuve contraire.

Conséquences.

Le demandeur n'a :

- **qu'A Btablir** la réalité du dommage ;
- **pas** à apporter la preuve de la faute du transporteur.

a) La preuve du dommage.

1. Principes :

- Preuve à la charge du demandeur en réparation.
- Preuve possible par tous les moyens.
- Preuve ne pouvant porter que sur des dommages dont le transporteur doit répondre, c'est-à-dire trouvant leur cause postérieurement à la prise en charge de l'envoi et antérieurement à sa livraison au destinataire.

2. Les faits A Btablir.

Quoi prouver ? Diligence variant selon la nature du dommage.

- **Perte totale** (absence de livraison): le demandeur établit l'existence d'une remise faite au voiturier ; à ce dernier de prouver qu'il a livré (comme tout débiteur prétendant avoir exécuté).
- **Perte partielle ou avaries** : le demandeur doit prouver l'écart quantitatif ou qualitatif entre ce qui a été pris en charge par le transporteur et ce qu'il remet à l'arrivée.

- **Retard** : le demandeur doit établir l'existence d'un délai de livraison, d'une remise tardive et le préjudice éprouvé (suite immédiate et **directe** du retard).

Question : Quid de l'avarie due au retard ? Faut-il avoir égard à la nature ou à l'origine du dommage ?

Intérêts pratiques : différences dans le calcul de la réparation (infra, p. 71), le jeu de la forclusion (infra, p. 78).

La **jurisprudence** reste parfois hésitante, mais semble décider :

- qu'au regard de l'indemnisation, il faut retenir la nature du dommage, l'indemnisation du dommage matériel résultant du retard se faisant alors suivant les règles prévues pour le cas d'avaries,
- qu'au regard des formalités à accomplir (art. 105 C. com.), il faut prendre acte de l'origine du dommage (le retard) pour exclure la f i de non-recevoir.

3. Les moyens de preuve.

Comment prouver ? Principe de la liberté des preuves. Cependant, intérêt du recours à des moyens propres à la matière :

- Le document de transport et la décharge donnée au voiturier qui, par leurs énonciations et les réserves éventuellement portées, jouent un **rôle** important en pratique.

• **L'expertise spéciale de l'art. 106 C. com.**

Rapide, simple et efficace, le moyen peut d'ailleurs jouer préventivement, comme mesure conservatoire, en dehors de tout contentieux.

Domaine :

- Différends ou incidents nés du contrat de transport (ne peut s'étendre à un débat limité aux rapports entre vendeur et acheteur).
- Utilisable par tout requérant partie au contrat de transport : voiturier, expéditeur, destinataire ou commissionnaire.
- Applicable à tous les modes de transport.

Procédure :

- Le moyen peut **être** employé à tout moment (autre chose est de savoir s'il reste efficace). L'expertise doit être demandée par requête adressée au juge compétent du lieu où se trouve la chose à expertiser (Président du tribunal de commerce ou juge d'instance).
- Désignation d'un ou plusieurs experts par le magistrat qui ne peut refuser cette nomination. Ordonnance susceptible d'opposition.
- Sauf dispense pour urgence, le requérant doit appeler à l'expertise les parties pouvant être mises en cause. Sinon, l'opposabilité de l'expertise en souffrira.

Effets :

La portée de l'expertise s'étend à tous les intéressés (convoqués ou non, si dispense), à l'exclusion de ceux irrégulièrement ou non appelés.

Valeur probante limitée à la constatation et à la vérification de faits. L'appréciation des responsabilités n'entre pas dans la mission de l'expert.

Irrégulière en la forme, une expertise peut cependant constituer un élément **d'information**.

Frais :

A la charge :

- du perdant lorsqu'un procès a été engagé au fond sur la responsabilité,
- de celui qui y aurait succombé dans les autres cas.

Remarques :

- Une contre-expertise reste soumise aux règles du droit commun.
- **Formulée à temps**, la demande d'expertise spéciale de l'article 106, C. com., peut relever de la forclusion (infra, p. 79).

b) La dispense de la preuve d'une faute du voiturier.

- Conséquence de la présomption pesant sur le débiteur de l'obligation de transporter, le demandeur **n'a pas à rapporter** la preuve de sa **faute** à l'origine du dommage établi.

Cette présomption se double d'une présomption de **causalité** : en l'absence de réserves du voiturier lors de la prise en charge (supra, p. 52), un dommage révélé à la livraison est réputé survenu en cours de transport.

- **Nuance** à cette dispense: la preuve de la **gravité** de la faute reste souvent essentielle pour le demandeur en raison des importantes conséquences qu'elle entraîne. Ainsi :
 - en cas de **dol** (inexécution intentionnelle et délibérée) :
 - ampleur de l'indemnisation (infra, p. 72 et 73),
 - suppression des limitations de réparation,
 - exclusion d'une couverture par l'assurance,
 - effet éventuel sur la prescription (infra, p. 95).
 - en cas de **faute lourde** (inexécution sans intention délibérée, mais révélant une **impéritie** que ne montrerait pas un contractant même peu **scrupuleux**) :
 - influence sur le montant de la réparation.

L'appréciation de la faute du transporteur est à conduire in abstracto, eu égard à un exécutant normalement prudent et **diligent**, placé dans les mêmes conditions.

Remarque :

Par application de la responsabilité contractuelle du fait d'autrui, la **faute** du préposé équivaut à la faute du voiturier (art. 1797, C. civ. : l'employeur répond du fait des personnes qu'il emploie). Donc, **dol** ou

faute lourde du préposé dans l'exercice de ses fonctions devient celui du commettant, avec les conséquences juridiques qui en découlent (cf. supra).

2) L'exonération du transporteur.

a) Principe.

A priori responsable, le voiturier peut se libérer à condition d'apporter la **double preuve** :

- de l'existence d'une cause **d'exonération**,
- d'une relation causale entre ce fait et le dommage.

Conséquence : sa responsabilité subsiste entièrement pour tout dommage dont la cause demeure inconnue ou douteuse.

b) Les causes de libération.

Evoquées par les articles **103-04, C. com.** et **1784, C. civ.**, elles comprennent la force majeure (ou cas fortuit) et le vice propre de la chose. Plus concrètement, peuvent constituer la **cause étrangère** non imputable au débiteur (art. **1147, C. civ.**) :

1. La force majeure :

Entendue comme un événement de caractère insurmontable et imprévisible.

Remarque : c'est à propos des transports que fut proposée la distinction, aujourd'hui abandonnée, entre cas fortuit et force majeure.

A condition d'en présenter les caractères, peuvent constituer un cas de force majeure, par exemple :

- les manifestations exceptionnelles de la nature, en particulier les événements atmosphériques,
- les guerres, émeutes et autres troubles (ainsi la destruction de marchandises à la suite de manifestations, celles-ci pouvant d'ailleurs engager la responsabilité de la commune du lieu des incidents). Existence de règles spéciales en temps de guerre dans les transports ferroviaires,
- le fait du prince (ordre de l'autorité publique),
- le fait du tiers. Souvent invoqué, le vol est rarement retenu. Bien entendu, le fait de ses préposés ne peut libérer le voiturier (cf. **art. 1797, C. civ.**),
- les incidents affectant l'entreprise : incendies, pannes et avaries de matériel, grèves, etc. Mais la force majeure est souvent écartée en raison de l'incurie ou de la faute du transporteur, ou du caractère prévisible de l'événement.

Remarque : dans les **transports** fluviaux, le transporteur répond des risques de la navigation (comparer avec les transports maritimes, infra, p. **131**).

2. Le vice de la chose.

Moyen fréquemment invoqué.

Définition : particularité de la marchandise la rendant inapte à supporter sans dommage un transport normalement conduit. Le vice n'est pas le défaut de la chose,

mais tient à sa nature (par exemple, la maturation d'un fruit, à l'évaporation, à l'oxydation, au coulage, à la dessiccation ...).

Conséquences : le voiturier ne répond pas des avaries inhérentes au vice (ainsi des dommages subis par une denrée périssable en raison de sa nature, lorsque la livraison a été faite dans le délai normal, compte tenu du mode d'expédition stipulé).

Preuve : à la charge du voiturier. Elle demeure possible même s'il a accepté la chose au transport sans formuler aucune réserve sur son état.

Remarque : déchets de route (ou freintes).

Variété de vice de la chose, ce sont les pertes de poids ou de volume uniquement dues à la nature de la marchandise dont le voiturier ne répond pas. Contrairement aux transports internationaux (infra, p. 89), il n'existe pas de tolérance automatique en régime intérieur.

3. Faits de l'expéditeur ou du destinataire.

Agissements apparaissant comme la cause du dommage, sans pour autant présenter les caractères de la force majeure. Par exemple :

- choix d'un mode de transport ou de modalités inappropriées,
- défaut d'emballage, de conditionnement, de marquage ...,
- faute dans le chargement, l'arrimage, le calage ... (sous réserve du devoir de vérification imposé au transporteur qui l'empêche d'invoquer une défectuosité apparente).

c) Conséquences attachées à l'existence d'une cause de libération.

1. Effet exonératoire pour le transporteur.

- Total, si preuve que le fait est la seule cause du dommage.
- Partiel dans les autres cas. Ex. : faute du voiturier accompagnant l'événement invoqué.

2. Charge des risques du transport.

La libération du transporteur reporte les conséquences du dommage sur le chargé des risques du transport.

Principe de détermination : Res perit domino. Le dommage est supporté par le propriétaire de la marchandise. Cette règle est reprise par l'article 100 du Code du commerce disposant que « la marchandise... voyage, s'il n'y a convention contraire, aux risques et périls de celui à qui elle appartient ... ».

En pratique, le chargé des risques est donc généralement le destinataire s'il est acheteur. En effet, la remise au voiturier consacre l'individualisation de la chose (si elle n'a pas encore eu lieu), donc le transfert de la propriété (s'il ne s'est pas fait plus tôt). Stipulation contraire possible.

Remarque : la clause très fréquente « les marchandises sont vendues au départ et voyagent aux risques et périls de l'acheteur ... » ne fait que reprendre la solution résultant du droit commun. Elle reste cependant justifiée lorsque le transfert de propriété est :

- reporté à la livraison (envoi contre **remboursement**),
- retenu : vente avec clause de **réserve de propriété**.

3) La réparation due par le transporteur.

Règle : toute contravention du transporteur à l'une de ses obligations l'oblige à réparer le dommage subi par l'ayant droit.

Application des principes généraux de la responsabilité contractuelle (art. 1142 à 1151, C. civ.) : réparation intégrale de tous les éléments du préjudice justifiés, prévisibles et directs.

a) Forme de la réparation.

Par équivalent, sous la forme de **dommages-intérêts**. La créance d'indemnité porte intérêt légal à compter du jugement qui la consacre (taux actuel 5 %). Impossibilité en principe d'imposer au voiturier une réparation ou un remplacement en nature.

Remarque : Existence d'une technique originale intervenant parfois, le laissé pour compte (supra, p. 59).

b) Éléments de la réparation.

Prise en compte :

- des dommages tant matériels que moraux.
- de la perte subie (damnum **emergens**), c'est-à-dire en particulier :
 - la valeur de la marchandise, sur la base du coût de remplacement (solution écartée dans les transports internationaux terrestres, infra, p. 91) ou de la réparation.
 - les débours acquittés inutilement (frais de transport, de douane ...).
- du gain manqué (**lucrum cessans**), bénéfice dont le demandeur a été privé, et de tout dommage supplémentaire (marché perdu, baisse des cours, perte de production ou de clientèle ...).
- de tous les éléments établis. s'ils sont :
 - une suite immédiate et directe de l'inexécution (art. 1151 C. civ.). Cette exigence légale pose en fait de délicats problèmes de causalité,
 - prévisibles lors de la conclusion du contrat (art. 1150 C. civ.). Afin de fournir des éléments à cette appréciation, intérêt d'une déclaration aussi complète que possible de l'expéditeur, en particulier sur l'usage auquel la marchandise est destinée.

La limitation à la prévisibilité est écartée en cas de **dol** ou de faute lourde du voiturier.

c) Evaluation de l'indemnité.

Les règles de droit commun subissent souvent d'importantes inflexions en raison d'aménagements tarifaires ou conventionnels.

1. Droit commun.

- Principe de l'évaluation judiciaire.
- Date de l'évaluation : jour du jugement. Exception si l'ayant droit a déjà procédé au remplacement de la chose perdue : droit à la somme représentant le prix déboursé à cette occasion.
- Quantum : réparation intégrale, sans plafonnement, sur la base du prix de vente de la marchandise.

2. Evaluation conventionnelle.

(V. infra : B).

3. Limitations réglementaires.

Les conditions tarifaires ferroviaires et les contrats types assurent une position favorable aux transporteurs en édictant des **limitations** de l'indemnité due pour les cas de perte, avarie ou retard.

— **Transports ferroviaires.**

• **Pertes et avaries.**

- Conditions SERNAM: limitation à **160 F** par kilo de poids brut pour chacun des objets compris dans l'envoi (avec maximum de **7 500 F** par colis) pour tout dommage justifié, dans les transports messagerie et « spécial express » (4 500 F si « direct express » ou T.G.V. « express »).

- Envois par charge complète (Train ou wagon), double limitation :

- s'agissant du dommage matériel, **150 F** par kilo pour chacun des objets compris dans l'envoi,
- s'agissant du dommage autre que matériel (bénéfice manqué...): **double** des frais de transport du ou des wagons concernés.

Existence d'autres limites dans les transports particuliers (animaux vivants, groupages, conteneurs ...).

• **Retard :**

Remboursement partiel du fret pour les envois messageries ou express.

Mêmes limites qu'en cas de perte ou d'avarie pour les envois par wagon (supra).

Règles spéciales pour les marchandises bénéficiant de délais d'acheminements **spéciaux**.

— **Transports routiers.**

• **Pertes et avaries.**

- Selon le contrat type **général** (art. 19), l'indemnité ne peut excéder pour tous les dommages justifiés :

— 90 F par kilo de poids brut de marchandises manquantes ou avariées.

— 12 000 F par tonne de poids brut par envoi (la limite s'appliquant à chaque chargement contenu dans l'envoi).

Est applicable la plus faible de ces limites.

— Le contrat type **messagerie** limite la réparation à 150 F par kg de poids brut de marchandises manquantes ou avariées, avec un maximum de 4 500 F par colis.

• **Retard :**

Dans tous les contrats types, indemnisation limitée au **montant du prix du transport** (sauf déclaration d'intérêt à la livraison).

— **Transports fluviaux.**

Ne connaissent pas de semblables plafonnements. En l'absence de stipulation particulière, l'indemnité se calcule donc selon les règles du droit commun. Mais les conventions d'affrètement au voyage prévoient des pénalités forfaitaires en cas de dépassement de délai (avec pour maximum le montant du fret).

— **Transports postaux.**

Aucune responsabilité pour les objets ordinaires. Pour les objets recommandés et colis postaux, plafonnement variant selon les modalités choisies. Aucune responsabilité pour retard.

Rappel :

Les **contrats types** étant supplétifs de la volonté des parties au contrat, et la **tarification routière** étant à présent simplement de référence, leurs limites de réparation n'ont pas de **caractère** obligatoire. Il peut y être dérogé par écrit.

Remarques importantes :

— Toute limitation se trouve écartée en cas de **dol** ou de **faute lourde**. Le transporteur doit alors réparation intégrale de tout préjudice justifié.

— Une dépréciation de la marchandise trouvant son origine dans un retard est à indemniser selon les dispositions régissant les avaries.

B. — L'aménagement contractuel de la responsabilité du transporteur.

Variété des **modifications** portées au régime légal.

— **indirectement**, par des clauses relatives :

— au contenu des obligations imposées au voiturier (allègement ou alourdissement),

— aux conditions de la mise en œuvre de sa responsabilité (preuve, formalité ...),

— **directement**, par des libellés usant de techniques classiques ou de **formules** originales, propres à la matière des transports.

Rappel : toute clause ambiguë s'interprète contre celui qui l'a stipulée.

1) Techniques classiques.

a) Clauses de garantie.

Rendant le voiturier responsable de dommages ne lui incombant pas selon le droit commun. Validité indiscutée. Rareté en pratique.

b) Clauses limitatives de réparation.

Conditions de validité et d'efficacité :

- absence de limitations d'ordre public (légales ou tarifaires) à l'encontre desquelles le **transporteur** ne peut stipuler.
- connaissance et acceptation par l'expéditeur lors de la conclusion du contrat. Preuve à la charge du voiturier.
- Indemnité non dérisoire (cf. infra, **Loi Rabier**).
- Absence de *dol* ou de faute lourde du bénéficiaire.

Pratique : deux formules concevables.

- **Clause limitative** stricto sensu, fixant un plafond conventionnel au-dessus duquel ne peut s'élever l'indemnité. Dans ce cas, le créancier doit établir le montant du préjudice éprouvé.
- **Clause pénale** : forfait fixé à l'avance et opérant liquidation conventionnelle des dommages-intérêts.
Pouvoirs du juge de modérer ou d'augmenter la peine manifestement excessive ou dérisoire (**art. 1152**, C. civ.), ou de pondération en cas d'exécution partielle (**art. 1231**, C. civ.).

Effets : l'évaluation conventionnelle s'impose aux parties.

Exception : *dol* du voiturier, auquel est traditionnellement assimilée la faute lourde (Réparation intégrale de tous les préjudices justifiés).

c) Clauses de non-responsabilité.

Stipulations de non-responsabilité, de non-réparation, d'exonération ...

Ces libellés ont vu leur validité et leurs effets varier suivant les époques. Les abus des compagnies de chemin de fer imposant systématiquement ces clauses ont provoqué une intervention du législateur : **Loi Rabier du 17 mars 1905** (al. 3 de l'art. 103 du Code de commerce).

- **Principe** : **interdiction** de telles stipulations.
- **Domaine** de la loi Rabier :

Sont visées les clauses :

- insérées dans les contrats de transport de marchandises, à l'exclusion d'autres conventions ;
- relatives à des transports terrestres internes ;
- tendant à l'exonération totale du voiturier pour cause de perte ou d'avarie. La jurisprudence y assimile la

- stipulation fixant un montant dérisoire (sauf lorsque le choix est laissé à l'expéditeur entre plusieurs tarifs);
- souscrites avant la réalisation du dommage.

Remarque: l'insertion de la loi Rabier dans l'article 103 du Code de commerce conduit à poser également la nullité d'une clause tendant à renverser l'ordre de la preuve.

Echappent donc à l'interdiction :

- les clauses simplement limitatives (mais une clause stipulant un montant dérisoire est assimilée à une clause élisive).
- les clauses relatives au retard (circonstance non évoquée par l'art. 103, C. com.).
- les renonciations souscrites postérieurement à la survenance du dommage.
- **Effets:**
Nullité de la stipulation qui est réputée **non écrite**, sans incidence sur la validité du contrat lui-même.

2) Techniques propres aux transports.

Existence de **palliatifs** permettant à l'usager d'atténuer les conséquences des limitations réglementaires par l'élévation du plafond, mais sans modification des principes de la responsabilité.

Recours à deux formules, généralement à l'initiative de l'expéditeur, moyennant paiement d'un supplément de prix et mention sur le document de transport.

a) La déclaration de valeur.

But : couvrir le dommage *matériel* justifié résultant d'une perte, d'une avarie ou d'un retard.

Effet : substitution, comme plafond de réparation, du montant déclaré à la limitation réglementaire normalement applicable.

- La déclaration de valeur est facultative dans les transports routiers (Cf. contrats types) et par fer (art. 11, C.G.V.). Par exception, elle est obligatoire selon la tarification ferroviaire pour certaines marchandises précieuses et n'est pas admise dans les envois acheminés par le **SERNAM** (mais assurance possible).
- P.T.T. : déclaration de valeur possible jusqu'à un maximum de 25 000 F pour les lettres et 8 000 pour les paquets.

b) La déclaration d'intérêt à la livraison.

Utilité : élève au montant stipulé la limite de réparation pour tout dommage supplémentaire, en raison de l'absence (ou du retard) de livraison ou d'avaries, et qui autrement ne serait pas indemnisé (le cas est fréquent s'agissant du gain manqué).
Proposée par tous les contrats types.

Remarque : l'assurance « sur facultés », relative à la marchandise transportée par voie de terre s'inspire étroitement des principes posés en matière d'assurance maritime (infra, p. 135).

En ce qui concerne l'étendue de la couverture des risques, deux modes d'assurance sont prévus par la police type :

- garantie « tous risques », prenant en compte pertes, avaries et vols ;

— assurance « **accidents** caractérisés », garantissant les dommages et pertes matérielles (de poids et de quantité) à la suite d'événements limitativement énumérés par la police.

Les risques exclus sont semblables à ceux envisagés par la police maritime. Certains risques (guerre, émeute, grève) peuvent être couverts par des conventions spéciales. Certaines marchandises (précieuses) sont exclues de la garantie, sauf convention et prime spéciales.

Durée de la couverture des risques: garantie de magasin à magasin.

Il est généralement imposé à l'assuré de prendre, en temps utile, les mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit de l'assureur, les droits et recours contre le **transporteur**. La non-conservation du recours est sanctionnée par la réduction de l'indemnité à concurrence du préjudice éprouvé par l'assureur.

§ 5. — Contentieux.

Division :

- A. — Les parties à l'instance en responsabilité.
- B. — Compétence.
- C. — Forclusion ou fin de non-recevoir.
- D. — *Prescription*.

A. — Les parties à l'instance en responsabilité.

1) Demandeurs.

Disposent du **droit d'action** :

- **L'expéditeur**, à condition qu'il éprouve un **préjudice** (tel n'est généralement pas le cas pour une vente au départ). Même en cas d'expédition opérée par l'entremise d'un commissionnaire (cf. art. 101, C. com.).
- **Le destinataire**, associé au contrat par son acceptation (sur l'explication **juridique**, v. supra, p. 61). En conséquence, son refus de prendre livraison sans motif le place hors de la relation contractuelle et élimine tout droit d'action à ce titre (situation à distinguer du refus légitimé par une mauvaise exécution du contrat de transport).
- Remarque** : le transporteur peut donc être actionné simultanément par l'expéditeur et par le destinataire, mais pour la réparation de leur préjudice respectif, un même chef de dommage ne pouvant être réparé deux fois.
- **Le commissionnaire** (infra, p. 143), lui-même partie au contrat (art. 101, C. com.).

Question : Peut-il agir contre le voiturier avant d'avoir payé son commettant ? La **jurisprudence** rejette cette prétention depuis 1982.

Remarques :

- 1) Expéditeur, destinataire et commissionnaire peuvent :
 - agir par mandataire,
 - céder leurs droits. D'ailleurs, l'assureur qui a versé l'indemnité se trouve légalement subrogé de ce fait dans les droits et actions de l'assuré contre l'auteur du dommage, a concurrence de son paiement.
- 2) S'il n'est pas partie, le propriétaire de la marchandise ne trouve pas, en cette seule qualité, fondement à agir au plan contractuel.

2) Défendeurs.

Principe : le transporteur. Eventuellement le commissionnaire, répondant de son fait (*infra*, p. 146).

Cas particulier: transport exécuté avec le concours de plusieurs voituriers (ou commissionnaires).

Contre qui peut être exercée l'action en responsabilité ?

- 1 — Le demandeur peut évidemment actionner le premier transporteur, tenu à son égard d'une obligation de résultat.
- En ce qui concerne les voituriers qui lui succèdent, une théorie dite du transporteur intermédiaire, reprise par une certaine jurisprudence, tend à leur réserver une position très favorable : ils ne répondraient que de leurs seules fautes personnelles. Cette situation serait également étendue au dernier transporteur.

Critique : cette théorie et ces solutions ne sont pas fondées.

Rien ne justifie deux lectures différentes des dispositions légales selon la place occupée dans la chaîne des transmissions.

Conséquences : la responsabilité de plein droit édictée par les articles 99 à 103 du Code de commerce doit jouer à tous les stades. Chaque transporteur intermédiaire répond des dommages constatés à l'issue de son intervention, dès lors qu'il est censé avoir reçu une marchandise intacte, faute de réserves de sa part. En l'absence de ces dernières, il en résulte que la responsabilité peut être repoussée **jusqu'au** dernier voiturier dont la situation est rendue plus délicate. Ces solutions semblent reprises par la jurisprudence dans son dernier état, abandonnant ainsi la théorie du voiturier intermédiaire.

Remarques :

- 1) Une solution plus heureuse serait peut-être le recours par une disposition légale à une formule d'équité répartissant l'indemnité entre tous les **voituriers** assurant l'exécution d'un même contrat, comme le font les Conventions internationales terrestres, au prorata du trajet (**R.U.-C.I.M.**) ou du fret (**CM.R.**) réservé à chaque intervenant.
- 2) Un premier transporteur peut être déclaré responsable des trajets confiés aux voituriers subséquents, étant à cet égard qualifié de commissionnaire.

B. — Compétence.

1) Compétence d'attribution.

Application des principes *généraux* du droit commun en ce qui concerne :

- la répartition entre tribunaux administratifs et tribunaux judiciaires ;
- la répartition entre **tribunaux** civils et tribunaux de commerce.

f Le voiturier étant un professionnel, le demandeur peut toujours **l'assigner** devant la juridiction consulaire. **Compétence** d'ailleurs **imposée** s'il est lui-même commerçant. Sinon, **option** possible en faveur de la juridiction civile.

Compétence du juge d'instance et du tribunal de commerce **jusqu'à** 30 000 F (en dernier ressort **jusqu'à** 13 000 F ; art. R. 411-2, C. org. jud.).

2) Compétence territoriale.

Le demandeur a le **choix** entre :

a) Le tribunal normalement compétent, c'est-à-dire celui du **défendeur** (art. 42, Nouv. c. proc. civ.), soit :

- pour une personne physique, celui du lieu où elle a son domicile, ou à défaut sa résidence (art. 43),
- pour une personne morale, celui du lieu où elle est établie (c'est-à-dire son **siège** social), mais également celui d'une succursale, c'est-à-dire un établissement d'une importance l'autorisant à traiter au nom du défendeur, et à condition que le fait générateur se rattache par une relation directe aux opérations de la succursale au point de vue de l'exploitation, de l'administration ou de la surveillance. Jurisprudence dite des gares principales.

b) Le tribunal compétent au **titre contractuel** : selon l'article 46, Nouv. code de procédure civile, le demandeur peut, à son choix, saisir la juridiction du lieu de la livraison effective de la chose ou du lieu de l'exécution de la prestation de service .

Remarque : En cas de pluralité de défendeurs, l'assignation de tous peut se faire devant le tribunal compétent à l'égard de l'un d'eux (art. 42, Nouv. c. proc. civ.).

Clauses sur la compétence.

Les règles normales de compétence peuvent être écartées par les parties, soit par une clause **attributive** de compétence, soit par une élection de domicile.

- Au regard de leur validité, ces stipulations sont réputées **non écrites** vis-à-vis des **non-commerçants** (art. 48, Nouv. c. proc. civ.).
- Au regard de leur portée, ces clauses doivent avoir été connues et acceptées. Elles ne peuvent empêcher, en cas de pluralité de défendeurs, de les **attraire** tous devant le tribunal du domicile de l'un d'eux (dans un souci de bonne administration de la justice, dès lors que la contestation n'est pas divisible).

Défendeur étranger.

- Le plaideur français peut disposer des avantages de l'article 14, **Code civil**, privilège parfois écarté par des accords conclus par la France avec certains pays étrangers.
- Lorsque les parties concernées sont des ressortissants d'un des Etats membres de la C.E.E., les règles exposées ci-dessus sont écartées au profit de celles de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968.

C. — Fin de non-recevoir ou forclusion.

L'article 105 du Code de commerce, d'une grande importance pratique, édicte une sanction originale jouant en faveur du voiturier et fondée sur l'idée suivante : l'absence de protestation de la part de l'usager dans un très bref délai indique que le transport a été correctement conduit. Conséquence : **irrecevabilité** de toute action contre le transporteur.

Remarques :

- Cette rigoureuse déchéance ne frappe que le recours en responsabilité contre le voiturier.
- Ne pas confondre conservation du recours et exercice de ce recours. L'article 105, C. com. ne concerne que la préservation du droit d'agir contre le transporteur. Autre chose sera par la suite l'exercice du droit d'action sauvegardé (v. infra : prescription).

1) Domaine de la forclusion.

- **Concerne** tous les transports terrestres internes, quel que soit le mode utilisé.
- Actions visées :
 - Celles nées du contrat de transport.
 - Exercées contre le transporteur.
 - Emanant de l'expéditeur, du destinataire ou du commissionnaire.
 - A l'occasion de pertes partielles ou avaries.

La fin de non-recevoir **ne concerne donc pas** :

- L'action intentée par le voiturier contre ses cocontractants.
- L'action non fondée sur la responsabilité (ex. : une action en détaxe).
- L'action fondée sur un retard ou une perte totale.

Remarque : en cas d'avaries consécutives à un retard, la jurisprudence prend en considération l'origine du dommage (le retard) pour écarter l'application de l'article 105, C. com.

2) Le jeu de la forclusion.

a) Conditions d'application.

- **Réception** de la marchandise : véritable préalable à la fin de non-recevoir, puisque la déchéance tient à ce que le silence gardé laisse présumer une exécution satisfaisante. Le refus du destinataire fait donc obstacle à la forclusion.

Rappel : la réception n'est pas le simple enlèvement (v. *supra*, p. 58).

— *Absence d'une des causes de relèvement* de la forclusion au plus tard dans un **déla**i de **3 jours** à compter de la réception (dimanches et jours fériés ne sont pas compris dans ce délai).

— *Absence de fraude* de la part du voiturier ou de ses préposés mettant obstacle à la possibilité d'agir à temps.

La jurisprudence semble accorder le même effet à la force majeure.

b) Moyens d'éviter la forclusion.

Trois possibilités.

1. Protestation en forme.

Procédé datant du Code de commerce, la protestation doit être *écrite, motivée*, et émise dans les 3 jours sous la forme d'un **acte extrajudiciaire** (*exploit d'huissier*) ou d'une **lettre recommandée**.

Conditions de forme et de délai *rigoureusement maintenues* par la Cour de cassation (refus du télex, du constat d'huissier ...).

Normalement, la protestation émane du *destinataire*. Elle peut cependant être le fait de son mandataire, du commissionnaire, voire de l'expéditeur. Elle est à notifier au voiturier qui a effectué la livraison (et non, en principe, au commissionnaire).

Remarque : l'accomplissement de la formalité par le destinataire ne le dispense pas d'établir le dommage et son antériorité à la livraison.

2. Demande d'expertise de l'article 106, C. com.

Depuis la réforme de 1959, la demande d'*expertise judiciaire de l'art. 106, C. com.* (*supra*, p. 66) formée dans les *trois jours* écarte la forclusion ; peu importe de qui elle émane. Cette demande est constituée par la requête présentée au juge.

3. Réserves acceptées.

La pratique jurisprudentielle reconnaît un effet éliminateur sur la forclusion aux **réserves** émises par le destinataire si elles sont :

— **concomitantes** de la livraison (à l'exclusion donc de celles qui seraient antérieures ou postérieures).

— **acceptées** de façon non équivoque par le voiturier, expressément ou tacitement. Cette acceptation ne touche pas le fond du droit, mais est entendue comme une renonciation de sa part à se prévaloir du moyen de l'article 105 C. com. (sans reconnaissance de responsabilité).

Remarque : ces réserves auront aussi une *fonction probatoire* au cours du débat de fond sur la responsabilité (preuve de l'existence d'un dommage au moment de la livraison).

c) Effets de la forclusion.

Blocage de l'action en responsabilité contre le voiturier **avant** toute discussion sur le fond.

Moyen invocable pour la première fois en appel ou en réponse à une demande reconventionnelle. Renonciation **possible** pour le transporteur, uniquement lorsque le bénéfice de la **forclusion** lui est acquis.

Conséquences attachées à la fin de non-recevoir :

- Impossibilité d'agir contre le transporteur.
- Répercussion possible de la perte de l'action due à la négligence du destinataire, dans ses rapports avec :
 - l'expéditeur, dans les cas où il lui fait perdre tout recours contre le transporteur (par exemple dans une vente à l'arrivée) : il répond de cette conséquence,
 - son assureur : il peut aussi perdre son droit à couverture pour avoir laissé périr le recours contre le voiturier, ou subir une réduction de l'indemnité à concurrence du préjudice causé à son assureur.

Remarque : L'article **105**, alinéa 3 déclare **nulle** toute disposition contraire. La jurisprudence rejette donc toute clause abrégeant le délai de trois jours.

Appréciation critique :

La forclusion opère en pratique comme un véritable piège pour les usagers. La règle légale fait régulièrement l'objet de vives critiques (cf. : Rapport de la Cour de cassation, observations de la Commission des clauses abusives).

D. — Prescription extinctive.

Article 108, C. com. : prescription extinctive **d'un an** pour toutes les actions auxquelles peut donner lieu le contrat de transport.

Brièveté de délai classique dans la matière des transports. Raisons : ne pas laisser le voiturier trop longtemps exposé à des réclamations, compte tenu du régime de responsabilité sévère et du caractère périssable des preuves.

Remarque : Cette **prescription** n'entre cependant pas dans la catégorie spéciale des courtes prescriptions, dotée d'un régime original.

1) Domaine de la prescription annale.

— **Actions soumises à la prescription :**

Celles fondées sur le contrat de transport (formation ou exécution), ou sur des faits qui s'y rattachent accessoirement. Par exemple :

- actions pour pertes, avaries, retard; pour paiement ou remboursement de frais de transport ...,
- exercées par (ou contre) l'expéditeur, le destinataire, le voiturier, mais également le commissionnaire.

Remarque : à la différence de la forclusion, les règles sur la prescription ne jouent pas à sens unique.

- Sont, en revanche, exclues :
 - Les actions relatives à des faits ou des situations antérieures ou postérieures au lien contractuel de transport.
 - Les actions fondées sur un autre contrat (vente, dépôt, mandat ...). Mais le mandat que comporte la stipulation d'une livraison contre remboursement s'intègre dans le contrat de transport.

2) Régime de la prescription.

a) Calcul du délai.

1. Point de départ :

- En cas de perte totale : jour où la remise aurait dû être faite (expiration du délai de livraison).
- Autres cas : jour où la marchandise « est remise ou offerte au destinataire ».
Observation : en cas de dommages, la prescription ne court donc pas du jour de leur survenance.
- En cas de transport fait pour le compte de *l'Etat*, report du point de départ au jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif (art. 108, al. 5, C. com.).

2. Allongement du délai.

Selon le droit commun, la prescription peut être :

- **interrompue** par une citation en justice ou par la reconnaissance du droit du réclamant (importance en pratique de la reconnaissance tacite induite d'un comportement non équivoque). Un nouveau délai recommence à courir à compter de l'acte interruptif (anéantissement du temps déjà écoulé).
L'interruption n'a pas d'effet **interversif** (la prescription demeure annale), sauf si l'événement interruptif entraîne novation de l'obligation (celle-ci conduit d'ors à substituer la prescription de droit commun, soit selon les cas 10 ou 30 ans).
- **suspendue** : la prescription ne court pas, en effet, contre celui qui est dans l'impossibilité d'agir (cf. la maxime : *Contra non valentem* ...). Le temps écoulé avant la survenance de la cause de suspension est cependant conservé.

Remarque :

L'alinéa 1^{er} de l'article 108, C. com., relatif à la prescription des actions contre le voiturier pour pertes, avaries ou retards, réserve expressément les cas de fraude ou d'infidélité du transporteur le privant du bénéfice de la prescription **annale**. Il faut comprendre par là des manquements d'une gravité supérieure à la faute lourde, procédant de la mauvaise foi.

b) Bénéfice et renonciation.

La prescription doit être invoquée par celui qui entend s'en prévaloir, serait-ce en appel. Les juges ne peuvent la soulever d'office.

La renonciation n'est possible, expressément ou tacitement que lorsque la prescription est acquise (art. 2220, C. civ.).

c) Conventions sur la prescription.

- Les clauses abrégatives du délai sont valables.
- Les clauses allongeant le délai sont, en revanche, nulles, comme aboutissant à une renonciation anticipée.

3) Effets de la prescription.

Principe :

L'action atteinte par la prescription est **irrecevable**. L'effet extinctif ne peut être remis en cause par la délation du serment de celui qui s'en prévaut (comme pour les courtes prescriptions).

Tempérament :

Selon la jurisprudence, le créancier demeure admis à faire valoir par voie d'exception les droits qu'il ne peut plus invoquer par voie d'action.

4) Prescription des actions récursoires.

Le délai pour intenter l'action **récursoire** est d'un mois, à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti (art. 1084).

Conditions d'application :

- Il doit s'agir d'une véritable action en garantie.
- L'action principale et l'action en garantie doivent être fondées sur un contrat de transport.

Remarque : assurance-transport.

- ! — L'action contre l'assureur se prescrit par deux ans à compter du jour où l'assuré a **connaissance** du sinistre (art. L. 114-1, C. ass.).
- ! — L'action directe contre l'assureur de la responsabilité du transporteur routier semble, selon la jurisprudence la plus récente, recevable tant que l'assureur reste exposé au recours de l'assuré.

Rappel: l'action en responsabilité peut également s'éteindre par d'autres modes classiques : la renonciation de l'ayant droit (qui ne se présume pas) ou la transaction (remède assez usité en pratique).

Section 2 — Transports terrestres internationaux

Les transports terrestres internationaux de marchandises sont en principe soumis aux dispositions de la **Convention de Berne (C.O.T.I.F., comprenant les R.U.-C.I.M.)**, en matière **ferroviaire**, et de la **Convention de Genève (C.M.R.)**, dans le domaine **routier** (Sur ces textes, v. *supra*, p. 16 et s.) (1).

(1) L'étude des deux textes sera menée **conjointement**, la C.I.M. ayant en partie inspiré la C.M.R. et de nombreuses interprétations données d'une Convention pouvant être transposées à l'autre.

Remarques :

- Tout transport international échappant à l'application de ces Conventions sera régi par la loi nationale compétente selon le règlement de droit international privé du juge saisi (supra, p. 15).
- Les transports par voie d'eau connaissent une réglementation uniforme de la navigation rhénane. Une C.N.M. est en cours d'élaboration sous l'égide d'**Unidroit**.
- Existence d'une Convention dénommée « **Accord** concernant le trafic international des marchandises par chemin de fer » ou S.M.G.S., entre les démocraties populaires de l'**Europe** de l'est et de l'**Asie**. Problème de compatibilité **entre** les textes pour **les** Etats également signataires des R.U.-C.I.M.

Division.

- § 1. — Domaine d'application des R.U.-C.I.M. et de la C.M.R.
- § 2. — Conclusion et preuve du contrat.
- § 3. — Exécution du contrat.
- § 4. — Responsabilités.
- § 5. — Contentieux.

§ 1. — Domaine d'application des R.U.-C.I.M. et de la C.M.R.

Défini par les textes dans leur article premier.

Les deux Conventions forment un tout se *suffisant* à lui-même : les législations internes des Etats sont donc écartées, sauf points non abordés ou renvois. La substitution est automatique, dès que les conditions d'application sont remplies.

Les textes sont de droit étroit et doivent donc être interprétés et appliqués strictement.

A. — Conditions relatives au contrat conclu.

1) Nécessité d'un contrat de transport.

Condition expressément requise par la C.M.R. (art. 1, al. 1), alors que les R.U.-C.I.M. parlent d'« envoi de marchandises ».

Les textes ne concernent donc que les relations entre expéditeur, voiturier et destinataire. Rejet par la jurisprudence des tentatives d'extension à la commission de transport (rapports **commettant-commissionnaire**).

Remarques :

- Les Conventions s'appliquent évidemment aux contrats de transport conclus par un commissionnaire ;
- La question capitale de la qualification du contrat relève du droit commun intérieur du juge saisi.

2) Contrat concernant un transport de marchandises.

Peu important la nature de la marchandise déplacée et sa présentation, sauf cas particuliers (trafic postal, déménagement ...).

Cependant, réglementation minutieuse applicable à certaines catégories de marchandises (Annexe 1 R.U.-C.I.M., pour les choses dangereuses ; art. 22, CMR. ...).

3) Déplacement effectués au moyen de véhicules déterminés.

- R.U.-C.I.M. : engins empruntant la voie ferrée.
- CMR. (art. 1, al. 2) : « automobiles, véhicules articulés, remorques et semi-remorques ».

Précision : un conteneur n'est pas un véhicule.

4) Déplacement s'effectuant sur une infrastructure définie.

- Les R.U.-C.I.M. ne s'appliquent qu'aux transports utilisant exclusivement des lignes inscrites sur la liste tenue par l'office central des transports internationaux par chemin de fer (siège à Berne) et publiée.
- Pour la CMR., aucune précision (c'est plus le véhicule que la route qui importe).

B. — Conditions relatives au caractère international du transport.

Géographiquement, le transport doit intéresser au moins deux pays : il y a franchissement d'une *frontière d'États*. Mais cette condition est entendue différemment :

- **R.U.-C.I.M.** : le parcours doit emprunter les territoires d'au moins deux États contractants. Deux exceptions sont prévues (envoi n'intéressant qu'un pays mais avec transit sur un territoire étranger, transport entre gares d'États limitrophes si la ligne est exclusivement exploitée par les chemins de fer d'un de ces États).
- **C.M.R.** : règle moins rigoureuse, puisqu'il suffit que prise en charge et livraison se fassent dans deux pays différents dont l'un au *moins* est un pays contractant.

Remarque : ce sont les prévisions des parties qui confèrent le caractère international au transport. Ex. : un déplacement décidé de Paris à Rome, interrompu par un incident avant franchissement de la frontière, demeure soumis à la Convention internationale.

C. — Cas particuliers : transports mixtes et combinés (infra. p. 154).

Les Conventions n'ont que partiellement envisagé les conséquences dues à l'évolution des techniques (matériel, organisation...).

1) La C.I.M. et les transports mixtes.

Tendance attractive de la Convention : application aux transports empruntant une ligne desservie régulièrement par service automobile ou de navigation, et complétant un parcours ferré.

2) La C.M.R. et les transports combinés.

Selon l'art. 2, la Convention demeure applicable à l'ensemble du déplacement en cas de transport combiné sans rupture de charge (le camion est alors chargé sur un autre mode de transport).

§ 2. — Document et preuve du contrat de transport.

La formation du contrat donne généralement lieu à la rédaction d'un document: la **lettre de voiture**. Envisagée par les deux textes, elle est organisée différemment et n'a pas la même portée.

A. — R.U.-C.I.M. (art. 12 et 13).

Etablissement: l'expéditeur doit présenter pour toute expédition une lettre de voiture contenant, à peine de nullité, certaines mentions obligatoires. **Étant** son œuvre, le texte le rend responsable de toute inexactitude. Une seule lettre est exigée, destinée à accompagner l'envoi.

Mentions: A côté de mentions obligatoires (**en** vue de l'identification des parties et de la marchandise), **possibilité** d'ajouter d'autres mentions « s'il y a lieu » (interdiction de transbordement, valeur déclarée ...).

Force probante: Fait foi **jusqu'à** preuve contraire du contrat (après apposition du timbre) et des conditions **mentionnées**.

Cependant, selon l'article 84, pour les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur, les énonciations relatives au poids ou au nombre des colis ne font preuve contre le transporteur que s'il les a vérifiées (mention constatée sur la lettre), sinon inopposabilité de ces énonciations. Remarque: seul le pesage peut être exigé de la S.N.C.F.

Rappel: l'absence ou l'irrégularité du document écarte l'application des R.U.-C.I.M.

B. — C.M.R. (art. 4 à 9).

Etablissement: le contrat est « constaté » par une lettre de voiture (3 exemplaires), souvent rédigée en pratique par le transporteur, mais qui reste juridiquement l'œuvre de l'expéditeur. La lettre de voiture est signée par les parties.

Mentions: obligations et facultatives, mais à la différence de la C.I.M., les irrégularités ou l'absence du document n'affectent nullement l'application de la CMR.

Force probante: selon l'article 9, la lettre de voiture fait foi **jusqu'à** preuve contraire des conditions du contrat et de la prise en charge de la marchandise. A cette occasion, le voiturier est tenu de vérifier l'exactitude des énonciations relatives au nombre, aux marques et numéros des colis, à l'état apparent de la marchandise et de son emballage (art. 8). L'expéditeur peut exiger le **contrôle** du poids **brut** et du contenu des colis. Relevant une fausse indication ou un défaut, le transporteur doit exprimer des réserves. Elle n'engageront l'expéditeur que s'il les a expressément acceptées.

§ 3. — Exécution du contrat.

A. — Chargement.

— Selon l'article 20 des R.U.-C.I.M., les opérations de remise de la marchandise sont régies par la loi du lieu d'expédition. Le chargement se fait donc selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

Soit, en France, par l'expéditeur pour les envois par wagon, et par les chemins de fer pour les expéditions de détail.

- **La C.M.R.** ignore la question. En l'absence de stipulation dans le contrat, la réponse est **donnée** par la loi désignée comme loi du contrat selon les principes du droit international privé (soit, souvent, celle du lieu de la conclusion du contrat qui est fréquemment aussi celle du lieu de l'expédition).

B. — Déplacement de la marchandise.

1) Formalités en douane.

Assurées en principe par le voiturier à qui l'expéditeur doit fournir les pièces nécessaires. Ce dernier subit les conséquences de l'inexactitude ou de l'insuffisance des documents et renseignements (art. 25 R.U.-C.I.M., 11-2 C.M.R.). Aucune obligation de vérification pour le transporteur qui est cependant responsable d'une perte ou d'une mauvaise utilisation des documents.

2) Itinéraires et délais.

Question ignorée par la **C.M.R.** Mais l'article 19 dispose qu'il y a retard lorsque la durée effective du transport dépasse, compte tenu des circonstances, le temps qu'il est raisonnable d'allouer à un transporteur diligent.

R.U.-C.I.M. :

- art. 14 : Précision des itinéraires et tarifs applicables. Possibilité pour l'expéditeur de choisir l'itinéraire en le jalonnant de points ou de gares frontières. A défaut, obligation pour le chemin de fer de choisir au mieux des intérêts de l'usager.
- art. 27 : fixation de délais limites rigoureux à ne pas dépasser, en fonction des modalités d'envoi (détail ou wagons complets) et de la vitesse choisies.

C. — Droit de disposition de la marchandise en cours de route.

Minutieusement abordé par les deux Conventions afin d'assurer de manière *distributive* la répartition des prérogatives. Dispositions cependant différentes selon les textes.

1) R.U.-C.I.M. (art. 30 à 32).

- a) Le droit appartient d'abord à l'**expéditeur** disposant de plusieurs possibilités (art. 30-1).

Mais limitation :

- dans le temps, par son extinction, lorsque le destinataire a retiré la lettre de voiture ou fait valoir ses droits,
- dans l'espace, par la transmission du document au destinataire ou lorsque l'envoi est entré dans le pays de destination.

- b) Sauf exception, le droit passe au destinataire lorsque la **marchandise** est entrée sur le **territoire** douanier du pays de destination (l'art. 31 énonce les possibilités offertes). Mais un nouveau destinataire ne saurait encore prétendre modifier le contrat de transport.

c) Toute instruction doit être donnée selon une procédure spéciale (déclaration écrite sur un imprimé spécial ; l'expéditeur doit de plus produire à l'appui le duplicata de la lettre de voiture). L'ordre ne doit pas avoir pour effet de diviser l'envoi. Refus possible par le transporteur s'il « est de nature à perturber le service » (art. 32).

Responsabilité du chemin de fer pour inexécution d'un ordre régulier ou exécution d'un ordre irrégulier.

2) C.M.R. (art. 12).

Moins détaillé, le texte réserve à l'**expéditeur** le droit de modifier le contrat, prérogative qu'il perd lorsque l'exemplaire de la lettre de voiture destiné au réceptionnaire lui est parvenu, ou lorsque la marchandise est arrivée au lieu de destination. Le droit passe alors au **destinataire**.

Possibilité pour l'expéditeur de se décharger immédiatement de son droit de modification.

Modalités et réserves comparables à celles de R.U.-C.I.M.

D. — La livraison et ses empêchements.

Selon la règle générale, la livraison acceptée achève l'exécution par le voiturier de son obligation principale et consacre sa libération, la marchandise n'étant plus sous sa garde.

Modalités selon les prescriptions en vigueur à la gare de destination (art. 28 R.U.-C.I.M.).

La livraison peut cependant être empêchée :

1) Obstacles au transport.

Empêchements juridiques ou matériels survenant avant le terme prévu ab initio pour le déplacement.

Obligations du voiturier: avis et demande d'instructions à celui qui dispose de la maîtrise de l'envoi (art. 33 R.U.-C.I.M., 14 C.M.R.).

Livré à lui-même, le transporteur prend les mesures les meilleures dans l'intérêt de l'ayant droit et peut réclamer remboursement des frais engagés.

Remarques :

— Bloqué par un obstacle de force majeure, le voiturier libéré de son obligation principale de déplacer demeure donc tenu d'obligations accessoires.

— Ne pas confondre cette situation (peu importe l'origine de l'obstacle dès lors qu'il empêche le transport) avec l'hypothèse d'une perte de la marchandise, pour laquelle les textes susvisés restent inapplicables.

2) Obstacles à la livraison.

Pour des raisons variées, la marchandise peut être « en souffrance » sur le lieu de destination. Le voiturier doit demander des instructions à l'expéditeur (art. 34 R.U.-C.I.M., 15 C.M.R.).

Conséquences : les Conventions règlent les suites juridiques de pareilles situations et donnent aux transporteurs la possibilité de purger la difficulté en procédant à la vente de la marchandise. Si

les **R.U.-C.I.M.** se bornent à renvoyer au droit applicable au chemin de fer chargé de la livraison. la **C.M.R.** (art. **16, § 3**) autorise le voiturier à faire procéder à la vente, sans attendre d'instruction de l'ayant droit, si la nature ou l'état de la marchandise (ou les frais de garde) l'impose.

§ 4. — Responsabilités.

A. — Responsabilité de l'usager.

Essentiellement de l'expéditeur. Envisagée par les **deux** Conventions, spécialement à propos des emballages à sa charge (art. **194 R.U.-C.I.M.**, **10 C.M.R.**). La responsabilité peut concerner des dommages variés : atteintes **aux** personnes, au matériel du transporteur, aux autres marchandises.

En principe : sauf disposition particulière, application de la loi du contrat. En droit français, le recours au droit commun élimine toute présomption et toute limitation de la réparation due.

B. — Responsabilité du transporteur.

Remarque : selon l'article 28 **CMR**, une réclamation intentée par un ayant droit sur le terrain de la responsabilité extracontractuelle (que la loi du juge saisi autoriserait) n'empêche pas le voiturier de se prévaloir des dispositions de la Convention.

1) Conditions de la responsabilité.

Caractéristiques du système des **R.U.-C.I.M.** (art. 35 et s.) et de la **C.M.R.** (art. 17 et s.) :

- Le transporteur est de **plein droit** responsable. Le demandeur n'a donc qu'à établir le préjudice éprouvé.
- Il peut renverser cette présomption par la preuve d'une cause étrangère, **moyen normal** et général de **libération**.
- Il peut également faire état de **causes particulières** de libération.

Remarque : Cette seconde source d'exonération, propre aux transports **internationaux**, est totalement inconnue en droit interne français (qui reste donc plus sévère à l'encontre du transporteur).

a) Les dommages couverts et leur preuve.

Distinction classique entre pertes, **avaries** et retard (art. **17 à 19, 36 R.U.-C.I.M.**). Preuve à la charge du demandeur.

Le retard débouche sur une perte totale lorsque la livraison n'est pas faite dans les **30 jours** suivant l'expiration des délais (art. 39 **R.U.-C.I.M.**, **20-1 C.M.R.**). La Convention routière précise qu'en l'absence de délai convenu (situation fréquente), même effet résulte de l'expiration d'un délai de **60 jours** après la prise en charge par le voiturier.

b) Jeu de la présomption.

Responsabilité de plein droit du transporteur, à la seule preuve :

- du *dommage* invoqué,
- de sa survenance *entre le moment de la prise en charge et celui de la livraison.*

Cependant, n'étant pas un garant, le voiturier conserve la faculté d'invoquer une *cause d'exonération.*

c) Exonération du transporteur.

Aux moyens *classiques* d'exonération s'ajoutent des causes *particulières.*

1. Les causes normales de libération.

Evoquées dans les articles **36-2 R.U.-C.I.M.** et **17-2 C.M.R.**, ce sont des circonstances comparables à celles étudiées en régime interne (*supra*, p. 68) :

- *Fait de l'ayant droit.*
- *Vice propre de la marchandise.* Les R.U.-C.I.M. (art. 41) admettent une tolérance de 1 % au titre des déchets de route (2 % pour certaines marchandises), latitude que l'ayant droit peut combattre. La C.M.R. ignore la freinte de route automatique.
- « *Circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.* » La formule vise les événements présentant les caractères de la force majeure, inévitabilité et insurmontabilité, mais sans comporter celui d'imprévisibilité.
- *Ordre de l'ayant droit* ne résultant pas d'une faute du transporteur.

2. Les causes particulières de libération.

Les articles 36, § 3 R.U.-C.I.M. et 17-4 C.M.R. énumèrent des situations présentant des *risques particuliers* pour la marchandise, pour lesquelles le voiturier bénéficie d'une *présomption d'irresponsabilité* :

- emploi autorisé de véhicule découvert et non bâché ;
- absence ou défectuosité d'emballage ;
- manutention, chargement ou déchargement par l'expéditeur ou le destinataire ;
- accomplissement par l'expéditeur, le destinataire ou un mandataire des formalités douanières ou exigées par d'autres autorités administratives (cas ignoré par la C.M.R.) ;
- marchandise qui, par sa nature, est exposée à perte ou avarie ;
- expédition sous une dénomination inexacte, incomplète ou irrégulière ; la C.M.R. parle d'insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros des colis ;
- transport d'animaux vivants ;
- transport d'envois qui, en vertu des R.U.-C.I.M., doivent être effectués sous escorte (pour autant que celle-ci a pour but d'écarter le risque).

Jeu de la règle :

Les causes particulières (9 dans les R.U.-C.I.M., 6 dans la C.M.R.) apparaissent comme des **contre-présomptions** conduisant à poser, dans un premier temps, une présomption simple d'irresponsabilité du transporteur.

En conséquence :

Sans avoir à prouver une causalité indiscutable, le voiturier doit établir que, eu égard aux circonstances qu'il établit, il est à présumer que la perte ou l'avarie a pu résulter d'un des cas énumérés par les Conventions.

De son côté, l'ayant droit conserve la possibilité de combattre cette prétention et de prouver que le dommage n'a pas pour cause le risque invoqué.

Exclusion du moyen : à titre de sanction en cas de **dol** ou de faute lourde du voiturier (art. 29 C.M.R.).

2) Réparation.

Principe d'une **réparation plafonnée**, distinction étant faite selon la nature du dommage (art. 40 et s. des R.U.-C.I.M. ; 23 et s. C.M.R.).

L'indemnité produit intérêt (5%) à compter de la réclamation ou, en son absence, du jour de la demande en justice (art. 47 R.U.-C.I.M., 27 C.M.R.).

Remarque : Ces limites de réparation ne concernent que les parties au contrat de transport. N'est donc pas concerné un propriétaire qui aurait, en cette qualité, une action délictuelle contre le voiturier.

a) Droit commun de l'indemnisation.

Observation préliminaire : Les Conventions terrestres ont fait appel à l'origine au franc-or Germinal comme référence. L'abandon en 1978 (Accords de la Jamaïque) de tout lien avec l'or pour la convertibilité des diverses monnaies nationales posa difficulté et conduisit à la recherche d'une autre valeur de référence. La difficulté est aujourd'hui surmontée pour les deux Conventions terrestres grâce à l'adoption et l'entrée en vigueur de la référence aux **D.T.S.** (droits de tirage spéciaux mis en place par le Fonds monétaire international, sur la base de cinq devises majeures).

1. Pertes totales ou partielles.

— **R.U.-C.I.M., art. 40-2 :** indemnité limitée à 17 D.T.S. par kilo de poids brut manquant.

Soit, début septembre 1989 : 140,37 F

— C.M.R., art. 23-3: **8,33 D.T.S.**

Soit, début septembre 1989 : 68,78 F

— Outre la valeur ainsi déterminée, peuvent également être alloués au demandeur le **prix** du transport, les droits de douane et autres sommes déboursées à l'occasion du transport (art. 40-3 R.U.-C.I.M.) ou autres frais encourus à l'occasion du transport (art. 234 C.M.R.). La pratique qui tend à faire figurer à ce titre des sommes qui n'y ont pas place est combattue par les tribunaux.

- Surtout, rien d'autre n'est exigible du transporteur, spécialement au titre du gain manqué (sur les moyens de couvrir ce risque, infra).

Règles de calcul :

- Système favorable au voiturier: l'indemnité est estimée d'après la valeur départ (jour et lieu de l'expédition) : art. 40-1 R.U.-C.I.M., 23-1 C.M.R. Ce n'est pas forcément le prix facture, mais celui pratiqué dans le commerce, indépendamment des rapports particuliers entre acheteur et vendeur (prix de faveur, ristourne ...).
- Conversion des éléments exprimés en monnaie étrangère d'après le cours en vigueur au jour et au lieu de paiement (l'ayant droit est à l'abri des variations de change) : art. 40-4 R.U.-C.I.M., 27 C.M.R. Le cours du D.T.S. à prendre en considération est celui de la date du jugement ou la date adoptée d'un commun accord par les parties.

2. Avaries (art. 42 R.U.-C.I.M., 25-2 C.M.R.).

Limitation de l'indemnité à la dépréciation subie, avec pour butoir la somme qui aurait été allouée en cas de perte de la partie avariée. Remboursement des frais annexes au prorata.

3. Retard.

- **R.U.-C.I.M. art. 43-1 :** le dommage résultant du dépassement du délai n'est **indemnisé** que dans la limite du **triple du prix** du transport.
- **C.M.R. art. 23-5 :** plafonnement de la réparation au **montant du port**.

Problème : quid en cas d'avaries consécutives à un retard ?

L'indemnité due est-elle calculée sur la base des dispositions concernant l'avarie ou, au contraire, doit-elle être envisagée uniquement en fonction du texte concernant le retard ? Selon la réponse, les plafonds peuvent être fort différents.

- Les **R.U.-C.I.M.** ont réglé dans leur dernière rédaction cette question très controversée, en précisant que l'avarie résultant d'un dépassement de délai doit être indemnisée comme le retard lui-même.
- S'agissant de l'application de la C.M.R., la jurisprudence se **prononce**, en l'absence d'indication, en faveur d'une **indemnisation** selon les règles prévues **pour** le cas d'avaries.

Donc, actuellement, disparité de traitement de la difficulté.

b) Modification de l'indemnité normalement due.

1. L'initiative de l'usager.

Recours à des modalités permettant une détermination **conventionnelle** des plafonds se substituant aux limites prévues par les textes.

- Déclaration de valeur (art. 24 C.M.R.) : élève la limite de l'indemnité pour dommages matériels au montant stipulé. Non envisagée par les **R.U.-C.I.M.**

- Déclaration spéciale d'intérêt à la livraison (art. 16 et 46 des R.U.-C.I.M., 26 CMR.) : permet la réparation du dommage supplémentaire éprouvé (et non couvert par l'indemnité normale prévue pour pertes, avaries et retard), **jusqu'à** concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

Remarques :

- Ces modalités justifient la perception d'un supplément de taxe.
- La CMR. rejette toute autre possibilité de modifier les plafonds par une clause du contrat (application conjuguée de l'art. 23-6 et de la règle générale de l'art. 41 frappant de nullité toute stipulation qui dérogerait aux dispositions de la Convention).
- Les déclarations qui modifient le plafond de la réparation à la charge du transporteur n'affectent en rien les principes de sa responsabilité.

2. La faute du voiturier.

Dol et **faute lourde** ne l'autorisent pas à se prévaloir des règles favorables des conventions.

- **R.U.-C.I.M. art. 44** : si la faute lourde a pour effet de doubler les plafonds, le **dol** oblige à une réparation intégrale.
- **C.M.R. art. 29** : plus sévère. Exclusion dans les deux cas de toute limitation.

Remarque : Ces agissements du transporteur affectent également le jeu de la prescription (infra) et le bénéfice des causes **particulières** d'exonération (supra).

§ 5. — Contentieux.

A. — Droit d'action.

- **R.U.-C.I.M. art. 54** : règle la concurrence d'actions en précisant les personnes pouvant agir contre le chemin de fer :
 - action en restitution d'une somme payée : celui qui a effectué le versement,
 - action relative au remboursement d'un envoi grevé de cette modalité : l'expéditeur,
 - autres actions : répartition du droit en fonction de celui de modifier le contrat de transport.
- **C.M.R.** : la Convention ignore la question. Risque de concurrence entre les parties au contrat. Application du droit commun, soit, selon les hypothèses, action réservée à celui qui éprouve le préjudice ou à celui qui dispose du droit de donner des instructions.

Cas particulier : transports successifs.

Les Conventions précisent contre quels transporteurs l'action judiciaire peut être exercée (**R.U.-C.I.M. art. 55**, **CMR. art. 36**). Le demandeur peut actionner le premier transporteur, le dernier et celui qui

exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait dommageable. L'action peut être dirigée contre plusieurs à la fois.

B. — Compétence.

Importance évidente de la question s'agissant de transports internationaux. La CMR. est plus complète que le texte sur les chemins de fer.

— **R.U.-C.I.M.** art. 56: sauf exception, renvoi au droit national puisque les actions judiciaires fondées sur la Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'État duquel relève le chemin de fer actionné.

— **C.M.R.** art. 31: compétence donnée aux juridictions du pays sur le territoire duquel :

- le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a traité.
- se trouve le lieu de la prise en charge ou celui de la livraison (le plaideur français peut donc perdre le bénéfice des articles 14 et 15 C. civ.).

Remarques :

- La clause attributive de compétence est admise. Mention sur le document de transport. La CMR. exige toutefois le choix en faveur d'une juridiction d'un État contractant.
- Les deux conventions (C.O.T.I.F. art. 125, CMR. art. 33) autorisent un règlement par voie d'arbitrage. Le texte routier impose cependant l'application de ses dispositions (rejet de l'amiable composition).
- L'existence de la Convention de Bruxelles (27 sept. 1968) adoptée par les pays du Marché commun sur la compétence judiciaire n'écarte pas les dispositions de la CMR. puisque, selon son article 57, la Convention de Bruxelles ne déroge pas aux Conventions entre États contractants qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire.

C. — Conservation du recours et forclusion.

Reprenant en partie une institution connue en droit interne français (supra, p. 78), les Conventions imposent à l'ayant droit une certaine diligence en vue de la sauvegarde de ses droits, dès la constatation d'une contravention du voiturier à ses obligations (perte, avarie, retard).

Plus étendues. les dispositions des **R.U.-C.I.M.** sont également plus rigoureuses.

1) **R.U.-C.I.M.** (art. 52 et 57).

L'acceptation de la marchandise éteint toute action contre le chemin de fer, **sauf** :

- en cas de **dol** ou de faute lourde du transporteur : circonstance excluant le bénéfice de la fin de non-recevoir,
- en cas de retard, si réclamation dans les **60 jours** de l'acceptation de la livraison,

- en cas de dommages apparents, si le destinataire use immédiatement du mode spécial de constatation des dommages (**procès-verbal** dressé par les chemins de fer). En son absence (ou s'il est contesté), recours possible à une constatation judiciaire soumise à la loi du lieu de destination (en France, art. 106 C. com.),
- en cas de dommages non apparents, si le **procès-verbal** de constatation est réclamé dans les **7 jours** de la livraison, et à condition de prouver la survenance du dommage au cours du transport ferroviaire (donc, entre l'acceptation au transport et la livraison). Passé ce délai, la forclusion est irrémédiable.

Le procès-verbal de constatation.

Dressé par le transporteur ferroviaire tenu d'y procéder. Constate l'état et le poids de la marchandise et, si possible, le dommage (estimation; cause, moment de sa survenance). Copie donnée gratuitement à l'ayant droit. Fait foi jusqu'à preuve contraire des constatations matérielles. Inopposable à l'expéditeur.

Remarque: en l'absence de toute livraison (perte totale), aucune formalité n'est à remplir. La forclusion n'intervient pas.

2) C.M.R. [art. 30 à 32].

Système hybride alliant la sévérité du droit terrestre au laxisme du régime maritime.

- **Retard:** forclusion en l'absence de réserves écrites adressées dans les **21 jours** de la mise à disposition.
- **Pertes partielles et avaries:** tout est fonction de l'existence ou non d'une **constatation contradictoire**.
 - Si prise de livraison **sans** constatation contradictoire, le destinataire doit adresser **immédiatement** des réserves (en cas de dommages apparents) ou dans les **7 jours** par écrit (en cas de dommages non apparents).

Sinon: la marchandise est présumée livrée « dans l'état décrit dans la lettre de voiture ».

Donc: absence de fin de non-recevoir au profit d'une simple présomption sur l'état de l'envoi (renversement de la charge de la preuve). Règle semblable à celle des transports maritimes.

Remarque: des l'instant que les réserves ont été faites, les dommages sont réputés être survenus pendant **le** transport. Donc, véritable prolongation dans le temps de la responsabilité du transporteur (durant les 7 jours donnés pour émettre la protestation).
 - Si prise de livraison **avec** constatation contradictoire : fin de non-recevoir pour tout dommage apparent non dénoncé. Seuls les dommages non apparents peuvent être dénoncés par écrit dans les **7 jours** de la constatation.

Le constat doit être contradictoire, quelle que soit sa forme.
- **Perte totale:** aucune formalité à la charge du destinataire. Pas de forclusion.

D. — Exercice du recours et prescription.

1) Durée du délai.

Les deux Conventions édictent une prescription **annale**, délai courant en matière de transport (art. 57-R.U.-C.I.M., 32 C.M.R.).

Si la règle est générale dans la **C.M.R.** (sont visées toutes « les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports »), les R.U.-C.I.M. envisagent un délai de deux ans pour certaines actions (en remboursement, en versement d'un reliquat de vente effectuée par le transporteur).

Exception :

Augmentation du délai en cas de **dol** du voiturier, le délai passant à **2 ans (R.U.-C.I.M.)** et **3 ans (C.M.R.)**. Même effet est réservé à la fraude (C.I.M.) et, pour la C.M.R., à la faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au **dol** (donc, en France, la faute lourde).

2) Calcul du délai.

a) Point de départ.

- Perte partielle et avaries, retard : le jour de la livraison.
- Perte totale : 30^e jour suivant l'expiration du délai et, en matière routière, en l'absence de délai, à compter du 60^e jour de la prise en charge.
- Autres hypothèses : point de départ unique pour la C.M.R. (expiration d'un délai de trois mois après la conclusion du contrat). Points de départ différents selon les cas dans les R.U.-C.I.M.

Dies a quo non compris dans le délai.

b) Suspension et interruption possibles, les deux textes renvoyant à la loi de la juridiction saisie (pour le droit français, supra, p. 81).

Cause originale de suspension : la **réclamation**, voie de recours amiable. Il s'agit d'une réclamation écrite et justifiée, accompagnée de la lettre de voiture (ou duplicata), valant demande d'indemnisation et appelant une prise de position de l'interpellé.

Effet : suspension de la **prescription** jusqu'au jour où la réclamation est repoussée par le voiturier, et les pièces jointes restituées. En cas d'acceptation partielle, la prescription reprend son cours pour la partie qui reste litigieuse.

Preuve de la réclamation, de la réponse et des restitutions à la charge de celui qui les invoque.

CHAPITRE II. — LE CONTRAT DE TRANSPORT TERRESTRE DE PERSONNES

Section 1. — Transports internes

Ignoré par les Codes civil et de commerce. Vide législatif en partie comblé par les apports décisifs de la jurisprudence (1), auxquels s'ajoutent la tarification ferroviaire et les règlements types d'exploitation pour les transports routiers.

(1) Les règles communes aux transports de marchandises et de personnes ne seront pas reprises. Les développements ne concerneront que les aspects spécifiques du transport de passagers.

§ 1. — Définition du contrat de transport de personnes.

Convention par laquelle un **transporteur** professionnel s'engage, moyennant **rémunération**, à assurer le **déplacement** d'une personne.

Remarques :

- A la différence du transport de marchandises, il n'y a en principe que deux parties au contrat.
- Le déplacement est généralement défini par un point de départ et un point d'arrivée (parfois identiques, cf. cas des voyages organisés).
- Un certain nombre de situations peuvent faire difficultés au regard de la qualification juridique (supra, p. 42).
- Un transport bénévole reste exclusif de toute responsabilité de nature contractuelle (Chambre mixte, 1968).

§ 2. — Formation du contrat.

Principe du consensualisme. Cependant, le moment précis de la formation du contrat reste dépendant des pratiques en usage :

- a) Accès au véhicule soumis à l'acquisition préalable** d'un titre de transport (ex. : transport ferroviaire).

Conclusion du contrat lors de la demande et de l'obtention du billet.

Conséquences :

- absence d'effet de toute modification tarifaire postérieure,
- le passager clandestin n'a pas conclu de contrat et ne peut invoquer une responsabilité de nature contractuelle.

- b) Accès libre** au véhicule, le prix étant acquitté après la montée (ex. : tramways, autobus parfois ...) :

Conclusion du contrat au moment de l'admission du passager dans l'engin de transport.

Remarque : concomitance de la naissance du contrat et de celle de l'obligation de sécurité (infra).

- c) Situations particulières :**

- la conclusion d'un abonnement équivaut à la formation d'un contrat. Donc absence d'effet de toute majoration postérieure des prix,
- l'acquisition d'un **carnet** de tickets n'a pas cette conséquence, la solution est donc inverse.

§ 3. — Document de transport et preuve.

En pratique, création d'un titre de transport (billet ou ticket) remis au voyageur. A remarquer que l'opération de compostage transforme le **billet** en un titre contractuel conférant à son porteur les droits d'un voyageur.

Preuve du contrat :

Application du droit commun. Donc preuve possible par tous les moyens à l'encontre du transporteur qui est un professionnel. Le titre de transport n'est qu'un moyen parmi d'autres.

Remarque: en matière ferroviaire, les conditions tarifaires voyageur réservent au titre une fonction de police ; il fait preuve du paiement du prix de transport. Donc, l'absence de titre ou sa non-présentation vaut situation irrégulière et n'autorise aucune preuve contraire.

§ 4. — Exécution du contrat.

A. — Obligations du voyageur.

1) Payer le prix convenu.

Prix rarement librement débattu en raison de la réglementation imposée **aux** services réguliers. Sa détermination se fait en fonction :

- d'une destination précise. Le dépassement vaut donc situation irrégulière donnant lieu à la perception d'un supplément.
- de certains facteurs : nombre de voyageurs, âge, situation, période de voyage...

Répression pénale de certaines infractions.

2) Prendre le départ.

Dans les conditions prévues (date, lieu, classe ...). En cas de défaillance quant au moment du départ, accomodement parfois accepté par les transporteurs.

3) Observer les prescriptions réglementaires.

Edictées en vue d'assurer discipline et sécurité. Sanctions pénales parfois possibles (en matière ferroviaire par exemple).

B. — Obligations du transporteur.

Principalement assurer le déplacement promis, ce qui implique :

- amener **sain et sauf** le passager à la destination convenue ;
- respecter le délai et les conditions fixées.
(sur la responsabilité, v. infra).

Remarque: La durée du voyage peut justifier certains services (nourriture, lingerie et couchage...). Ces prestations n'affectent pas en principe l'unité du contrat et restent soumises au régime réservé au contrat de transport.

§ 5. — Responsabilité du transporteur.

Depuis un célèbre revirement de jurisprudence (arrêt **1911**), il est acquis que le transporteur est tenu à l'égard du transporté d'une obligation de **sécurité de résultat**, de nature **contractuelle**.

Condition : existence d'un contrat de transport. L'obligation ne joue donc pas au profit du voyageur dans certaines circonstances *irrégulières* (passager clandestin ou dépassant la destination convenue).

A. — L'obligation de sécurité du transporteur.

1) Les parties à l'obligation.

a) Débiteur.

Tout transporteur de passagers, quel que soit le mode de transport concerné. Indifférence en principe des conditions techniques du déplacement.

b) Créanciers.

1. Normalement, le **voyageur** cocontractant du voiturier.

2. Mais également, en cas de décès du passager, les **parents** unis à la victime par un **lien alimentaire** (arrêt *Noblet*, 1932), pour le préjudice personnellement éprouvé.

— **Fondement juridique :** stipulation pour autrui par le voyageur en faveur de ses proches en même temps qu'il contracte pour lui-même.

— **Justification pratique :** les faire profiter des facilités de preuve inhérentes à l'existence d'une obligation de sécurité-résultat.

— **Conséquences :** les proches se trouvent dans une position supérieure à celle du voyageur. En mesure de mettre en jeu la responsabilité contractuelle du voiturier, ils peuvent cependant préférer la voie délictuelle (en renonçant à la stipulation comme le peut tout tiers bénéficiaire), en particulier pour éviter une clause du contrat relative à la responsabilité ou à la réparation proprement dite (cf. par ex. affaires Lamoricière et Champollion).

— **Critiques :**

- artifice de la construction.
- supériorité injustifiée de la situation des proches, comparée à celle du voyageur.
- inutilité fréquente du moyen, le recours à la responsabilité délictuelle du fait des choses offrant souvent les mêmes avantages de nature probatoire.
- l'option accordée est contraire au principe de non concours des deux ordres de responsabilité.

D'ailleurs, cette jurisprudence est expressément écartée dans le domaine des transports aériens et maritimes.

2) Etendue de l'obligation de sécurité.

La question a souvent fait l'objet de controverses et suscité une jurisprudence fluctuante.

a) Contenu de l'obligation de sécurité.

Depuis l'arrêt fondamental de 1911, le transporteur a l'obligation de conduire le voyageur **sain et sauf** à destination, l'obligation étant de **résultat**.

Donc, responsabilité de **plein droit** du voiturier pour tout accident survenu, sauf à lui de prouver sa libération en raison d'une cause **étrangère** déterminée.

Justification de la règle : l'obligation de sécurité-résultat s'explique par la confiance faite au professionnel et à son matériel, par le rôle passif imposé au voyageur, et par la volonté de faciliter ses recours.

Conséquences : dans certains cas, l'activité et l'initiative du passager expliquent le refus des juges de conserver l'obligation de sécurité-résultat (ex. : pour le temps passé hors du véhicule), voire le rejet critiquable de la qualification de contrat de transport (cas du remonte-pente, supra, p. 42).

Exonbration du transporteur: Inefficacité de la preuve de l'absence de faute en raison de la présomption pesant sur lui. Il lui appartient d'établir un événement dont l'insurmontabilité et l'imprévisibilité excluent sa responsabilité (force majeure, fait ou faute d'un tiers, de la victime). Sévérité des tribunaux dans l'appréciation de ces circonstances.

b) Durée de l'obligation de sécurité.

Evolution de la jurisprudence sur la délimitation des points de départ et de cessation de l'obligation.

— **Position initiale** : distinction fondée sur le mode de formation du contrat de transport (v. supra) :

— **Accès libre** : naissance de l'obligation de sécurité à la montée dans le véhicule, cessation à la sortie.

— **Accès réservé au porteur de titre de transport** : l'obligation naît à l'entrée dans l'enceinte de contrôle et cesse quand l'usager la quitte (elle couvrirait donc les accidents survenus sur les quais, dans les couloirs ...).

Critique : distinction peu justifiée, dès lors que l'obligation s'explique essentiellement par l'usage fait d'un moyen de locomotion.

— **D'où jurisprudence actuelle** : dans toutes les hypothèses, l'obligation de sécurité prend naissance dès que le voyageur commence à monter dans le véhicule, pour prendre fin au moment où il achève d'en descendre (arrêt Caramello, 1969).

Conséquences :

- sont couverts les accidents de montée et de descente,
- ne le sont pas ceux survenant lors d'une interruption momentanée de la présence du transporté dans le véhicule.

Problème : Quid de la responsabilité à l'occasion d'accidents survenant dans les installations du transporteur (quais, couloirs, escaliers ...) ?

- Une jurisprudence, décidant qu'on reste dans le cadre de l'exécution du contrat de transport, la déclare donc de nature contractuelle (fondée sur une obligation de sécurité-moyen). Cas des accidents survenus après franchissement du portillon de **contrôle** (ou du point de compostage), lorsque l'accès aux voitures n'est pas libre.

— **Critique** : cette position conduit à mieux traiter un tiers venu accompagner le voyageur (puisqu'il peut profiter des facilités du recours à l'article 1384-1 C. civ., alors que le second, contractant, doit prouver une faute et peut se voir opposer des limitations conventionnelles).

— **Conciliation** : il serait souhaitable de calquer la durée du contrat de transport (donc de l'obligation de **sécurité-résultat**) sur la période pendant laquelle le voyageur est en contact physique avec le véhicule.

En-deçà et au-delà, il n'y aurait place que pour la seule responsabilité **délictuelle**. Cette conception vient d'être consacrée par un arrêt récent (mars 1989) qui paraît constituer une décision de principe.

B. — Moyens de libération du transporteur

Aux causes classiques d'exonération vient fréquemment se substituer un régime spécial réservé aux seuls accidents de la circulation.

1) Droit commun.

Engagé par le seul fait que le résultat promis n'est pas procuré, le transporteur peut écarter sa responsabilité en apportant la preuve que le dommage est dû à un évènement qu'il établit et qui ne lui est pas imputable (**cause étrangère**).

Hypothèses concrètes :

- Force majeure ;
- Faute ou fait d'un tiers ;
- Faute ou fait de la victime. Circonstance souvent évoquée en raison de la marge d'initiative que conserve tout voyageur durant son déplacement.

Remarque :

Le moyen invoqué peut conduire à ne retenir qu'une responsabilité partielle du transporteur.

2) Système applicable aux accidents de la circulation.

La **loi du 5 juillet 1985**, dite loi Badinter, édicte un jeu de dispositions en vue d'améliorer le sort des victimes **d'accidents de la circulation**.

Il résulte de cette réforme une importante restriction des possibilités d'exonération des transporteurs.

a) Domaine d'application du texte.

- Application aux victimes d'accidents de la circulation supposant l'implication d'un « véhicule terrestre à moteur... » à l'exclusion des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres ».
- Application aux personnes « même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat ».

b) Contenu

- **Exclusion de principe de la cause étrangère** : le transporteur se trouve privé de la possibilité d'opposer la force majeure ou le fait du tiers, quel que soit le dommage invoqué.

— **Refolement de la faute de la victime** en ce qui concerne les « atteintes à la personne » :

- s'agissant des voyageurs âgés de moins de 16 ans ou de plus de 70 ans, ou titulaires d'un titre leur reconnaissant un **taux** d'incapacité permanent ou d'invalidité au moins égal à 80 %, le transporteur ne peut jamais leur opposer **leur faute**, quelle que soit sa gravité (seule exception : recherche volontaire du dommage).
- s'agissant des autres victimes, seule peut être retenue leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident (ainsi que la recherche intentionnelle du dommage).

C. — Réparation.

Application des règles de droit commun : indemnisation de l'**intégralité** du préjudice éprouvé, dans tous ses éléments, tant matériels que moraux.

Appréciation selon les articles 1149 à 1151, C. civil.

Modifications conventionnelles :

La loi **Rabier** (supra, p. 73) étant limitée aux transports de marchandises, les clauses de non-responsabilité (a fortiori simplement limitatives de réparation) sont en principe valables, conformément au droit commun (connaissance et acceptation de la stipulation). Question surtout théorique (discutée en doctrine) en raison de l'abstention des professionnels d'user de ces moyens.

§ 6. — Contentieux.

Les règles spécifiques du transport de marchandises ne sont pas applicables (forclusion, prescription annale, expertise spéciale...).

Donc, recours aux solutions du droit commun. Prescription de 10 **ans** pour l'action en responsabilité.

Addendum : sort des bagages.

- La présence des **bagages à main** relève de la tolérance du transporteur. En principe, en l'absence de contrat, sa **responsabilité** ne peut être **que de nature délictuelle**.
- Les **bagages accompagnés** sont pris en charge dans le cadre d'un véritable contrat de transport.

Conséquences : application des règles relatives au transport de marchandises, sauf dispositions tarifaires particulières.

Limitation de réparation dans les transports ferroviaires fixée à 510 **F** par kilo (maximum 5 100 **F** par colis). Assurance complémentaire possible.

Section 2. — Transports internationaux

Régis par les **R.U.-C.I.V.** et la **C.V.R.** (supra, p. 16 et s.), cette dernière n'étant pas encore actuellement en vigueur.

§ 1. — Domaine des Conventions.

a) **R.U.-C.I.V.** : la Convention de **Berne** est applicable aux transports de voyageurs (et de leurs bagages) sous un titre de transport international, dont le parcours emprunte les territoires d'au moins **deux** Etat membres de l'**O.T.I.F.**, sur des lignes préalablement inscrites (supra, p. 84).

Réserve possible pour l'**Etat** adhérent, afin de ne pas appliquer aux victimes (ressortissants du pays ou résidents) d'un accident sur son territoire les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort ou de blessures de voyageurs.

b) **C.V.R.** : La Convention de **Genève** est plus large dans ses conditions puisqu'elle s'appliquera à tout contrat de transport par route de voyageurs (et de leurs bagages), lorsqu'il est prévu que le déplacement empruntera le territoire d'au moins deux Etats et, que des points de départ et de destination, l'un au moins soit situé sur le territoire d'un Etat contractant.

§ 2. — Principes de la responsabilité du transporteur.

a) **R.U.-C.I.V.** art. 26 :

— Le chemin de fer est responsable de toute atteinte à l'intégrité physique ou mentale du voyageur ou aux objets qu'il avait sur lui ou avec lui, à la double condition :

- d'un accident survenant alors que le passager se trouve dans le train, y **pénètre** ou en sort,
- d'un accident « en relation avec l'exploitation ferroviaire ».

Pour les bagages enregistrés, responsabilité de plein droit en cas de dommages (**R.U.-C.I.V.**, art. 34 et s.).

b) **C.V.R.** art. 11 et 14 : la Convention reprend dans l'ensemble ces règles.

c) **Exonération du transporteur** :

R.U.-C.I.V. art. 26, § 2 et **C.V.R.** art. 11-2 : Le transporteur est déchargé de toute responsabilité par la preuve que l'accident a pour cause des circonstances qu'un voiturier « en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ».

Même effet libératoire attaché au fait de la victime, à celui d'un tiers, ou au vice propre du bagage.

Remarque : Pour les deux Conventions, un bagage non livré 14 jours après la réclamation de livraison est réputé perdu (art. 37-1 **R.U.-C.I.V.**, 15 **C.V.R.**).

§ 3. — Réparation.

Principe de la limitation.

- a) **R.U.-C.I.V. art. 30:** En cas de mort ou de blessure, le montant des dommages-intérêts est limité à 70 000 D.T.S. Cependant, application du droit national si la limite proposée est supérieure.

Remarque: le voyageur est donc assuré au moins d'une réparation plafonnée à 70 000 D.T.S., et, en l'absence de chiffre-plafond dans la loi nationale du lieu de l'accident, d'une réparation intégrale (c'est le cas en France).

— Limitation pour perte et avarie d'objets : 700 D.T.S. (31 R.U.-C.I.V.) pour chaque voyageur.

— Limitation pour dommages aux bagages (R.U.-C.I.V. art. 38):

— si le montant du dommage est prouvé, 34 D.T.S. par kilo de poids brut manquant (ou 500 D.T.S. par colis);

— en l'absence de preuve, indemnité forfaitaire de 10 D.T.S. par kilo manquant (ou 150 D.T.S. par colis).

Possibilité de recourir à une assurance-bagages.

Les Règles Uniformes C.I.V. prévoient également de nouvelles dispositions visant les véhicules automobiles accompagnés (art. 41).

- b) **C.V.R. art. 13:** Pour les créances nées d'un dommage atteignant le voyageur, plafonnement de l'indemnité à 250 000 F-or Germinal par victime (frais de justice non compris). Mais tout Etat peut fixer une limite plus élevée ou ne pas en prévoir (cette circonstance prévaudra sur la Convention).

Art. 16: pour les dommages causés aux bagages, limitation à 500 F-or par unité de bagage (et 2 000 F par voyageur). La limite est de 1 000 F pour les effets et objets que le voyageur a sur lui ou avec lui.

Des limites plus élevées peuvent être contractuellement convenues. Plafond écarté en cas de faute lourde ou **dol** imputable au voiturier.

§ 4. — Contentieux.

- a) **Action à intenter** devant la juridiction compétente de l'Etat sur le territoire duquel l'accident s'est produit (art. 52 R.U.-C.I.M.).

Pour la **C.V.R.** (art. 21), le demandeur a un choix: juridiction sur le territoire de laquelle est situé soit le lieu du principal établissement du défendeur, sa résidence ou l'établissement qui a traité, soit le lieu de l'accident, soit celui du point de départ ou de destination.

Rejet des clauses attributives de compétence (R.U.-C.I.V. art. 52, C.V.R. art. 23).

- b) **Fin de non recevoir.**

— **R.U.-C.I.V.:** Selon l'art. 53-1, l'ayant droit perd son droit d'action s'il ne signale **pas** au transporteur l'accident dans les **trois mois** à compter de la connaissance du dommage (mais la forclusion ne joue pas s'il établit la preuve de la faute du transporteur ou que le retard ne peut lui être imputable). Quant aux bagages, leur réception sans réclamation éteint toute action (art. 54, R.U.-C.I.V.), sauf **dol** ou faute

lourde imputable au chemin de fer ou demande du procès-verbal de constatation dans les trois jours de la réception en cas de dommages non apparents.

— C.V.R. : l'article 20 précise que la réception des bagages sans réclamation laisse présumer une exécution correcte de la part du voiturier. Réclamation doit être adressée dans les 7 jours de la réception.

c) Prescription.

— **Triennale** pour toute action fondée sur un dommage corporel (art. 55 R.U.-C.I.V.). Délai courant pour la personne transportée à compter du lendemain de l'accident et, pour les ayants droit du voyageur décédé, à compter du lendemain du décès (avec un maximum de 5 ans à partir de l'accident). Art. 55 R.U.-C.I.V. et 22 C.V.R.

— **Annale** pour les bagages, dans un système inspiré de celui applicable aux transports de marchandises (R.U.-C.I.V. art. 55-2 ; C.V.R. art. 22-2).

— Existence d'une formalité: la réclamation, cause particulière de suspension du cours du délai (art. 49 et 554 R.U.-C.I.M. ; 22-3 C.V.R.).

SOUS-TITRE III. — LES CONTRATS DE TRANSPORT AÉRIEN

1) Cadre juridique :

— **Droit international** : **Convention de Varsovie** du 12 octobre 1929 (sur les avatars du texte, v. supra, p. 17), applicable aux transports internationaux de **personnes**, de **bagages** et de **marchandises** (1).

— **Droit interne** : lois des 31 mai 1924 et 2 mars 1957, intégrées dans le **Code de l'Aviation civile** (30 mars 1967).

L'article L. 321-3, C. av. civ. dispose que « la responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie, en cas de transport par air, par les seules dispositions de la Convention de Varsovie ou de toute Convention la modifiant et applicable en France, même si le transport n'est pas international au sens de cette Convention ». Même règle pour les transports de personnes (art. L. 322-3).

Conséquence : large uniformisation des deux régimes juridiques pour tout ce qui concerne la **responsabilité** (2). Difficulté parfois pour cerner ce que comporte ce vocable.

Toute autre question impose la détermination du texte applicable.

(1) Il sera généralement fait mention des règles futures, éventuellement applicables dans un avenir plus ou moins... lointain.

(2) Pour cette raison, les deux ordres juridiques seront **décrits** conjointement.

2) Domaines respectifs des textes.

a) Loi française (C. av. civ.).

Principe : application de la législation interne aux transports domestiques, c'est-à-dire intérieurs à la France (départements d'outre-mer compris). Seul est pris en compte le trajet, à l'exclusion de toute autre considération.

Exception : application des dispositions de la Convention de Varsovie en matière de responsabilité (cf. supra).

b) Convention de Varsovie.

Applicable aux transports :

- **internationaux** : ceux qui, d'après les stipulations des parties, ont leur point de départ et celui d'*arrivée* situés, soit :
 - sur le territoire de deux Etats adhérents à la Convention (Hautes Parties Contractantes) ;
 - sur le territoire d'un même Etat, si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même non participant (difficultés posées par la notion d'escale).
rémunérés, ou assurés par une entreprise de transport aérien ;
- considérés comme une opération unique (unicité du titre non nécessaire).

Ces conditions remplies, le jeu de la Convention est impératif et automatique.

c) Autres droits applicables.

Cas du transport international échappant à la Convention de Varsovie (supra).

Solution : loi d'autonomie (choisie par les parties). Sinon, loi compétente selon le système de conflit de lois de la juridiction saisie (le juge français opte souvent pour la loi du lieu de conclusion du contrat).

CHAPITRE I. — DOCUMENTS ET PREUVE DU CONTRAT

Formation du contrat de transport aérien soumise aux règles du consensualisme. Contrat cependant généralement constaté par un écrit : le titre de transport.

Remarque : quoiqu'en état d'offre permanente à l'égard des usagers, le transporteur aérien international se voit reconnaître le droit de refuser la conclusion d'un contrat (art. 33, C. Vars.).

§ 1. — Le document en régime intérieur.

Art. L. 321-2, C. av. civ. : lettre de voiture ou récépissé pour constater le contrat, dressé au vu de la déclaration d'expédition de l'usager. Le document

doit indiquer que le déplacement s'effectuera par aéronef et contenir les énonciations prévues par l'art. 102 Code de commerce (mais aucune n'est exigée à peine de nullité du titre). En pratique, usage fréquent de la lettre de transport aérien, ou **L.T.A.** (v. ci-dessous).

Valeur probatoire : les énonciations font foi jusqu'à preuve contraire.

§ 2. — La L.T.A. en régime international (art.5 à 11, Conv. Vars.).

a) Rédaction et contenu (art. 8).

La lettre de transport aérien (ou « air way bill ») est en principe rédigée par l'expéditeur en trois exemplaires. Outre les mentions habituelles sur les parties et sur la marchandise, elle doit comporter indication des points de départ et d'arrivée, des escales à l'étranger, et avis de l'application éventuelle des limitations de la responsabilité édictées par la Convention. Signature de la lettre par les parties.

Le rédacteur supporte les conséquences des indications insuffisantes, erronées ou irrégulières.

En pratique, rédaction souvent soumise aux prescriptions de l'*I.A.T.A.* (en général, document en 9 exemplaires), et habituellement assurée par le transporteur.

b) Sanctions.

Aux termes de l'article 9, le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions qui limitent sa responsabilité (art. 22, al. 2 Conv. Vars.) :

- en l'absence d'une L.T.A.,
- en l'absence de l'avis d'une éventuelle application d'un plafonnement de la réparation (cf. supra).

Obligé à une réparation intégrale, le transporteur aérien n'est cependant pas privé du droit d'opposer une éventuelle cause d'exonération.

Mais l'irrégularité ou l'absence du document n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en reste pas moins soumis aux dispositions de la Convention (sous réserve de l'article 9, v. supra).

c) Valeur probatoire (art. 11, § 2, Conv. Vars.).

Fait foi *jusqu'à* preuve contraire de la conclusion du contrat, de ses conditions, de la prise en charge de la marchandise, et de l'état de celle-ci. Il en est ainsi des énonciations relatives au poids, aux dimensions, à l'emballage, au nombre des colis. Celles relatives au contenu du colis (quantité, volume, état de la marchandise) ne font preuve contre le transporteur qu'en cas de vérification contradictoire ou d'énonciations portant sur l'état apparent. Sinon, valeur d'une simple déclaration unilatérale de l'expéditeur.

Remarque : la L.T.A. peut également servir de pièce d'instruction pour le transporteur ou le destinataire.

Futur système (Protocole n° 4 de Montréal) :

Tendance à la simplification :

- Il ne sera plus nécessaire d'informer l'utilisateur que le transport peut être soumis à la Convention (et à ses limitations de réparation). La

sanction (v. supra) du non-avertissement n'existera plus. Sera en revanche imposée la mention du poids.

- Tout autre document pourra être substitué à la L.T.A., en particulier un simple récépissé (afin de permettre le traitement électronique des données).

§ 3. — Le billet de passage dans le transport de personnes.

a) Transports internationaux.

1. Contenu.

Délivrance imposée par l'article 3, Conv. Vars. qui en précise les mentions (en particulier avis de la limitation de responsabilité du transporteur pouvant résulter de l'application de la Convention). Le titre de transport fait généralement référence aux conditions générales de l'I.A.T.A. qui font donc partie intégrante du contrat et imposent un document de transport nominatif et incessible.

2. Effets.

Fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat. Mais sa perte, son absence ou son irrégularité n'affectent pas le contrat.

Est également une pièce d'information pour le passager (Cf. l'avis, cité supra). Aussi, à titre de sanction, l'absence de billet de passage (ou de l'avis) empêche le transporteur de se prévaloir des dispositions de l'article 22, Conv. Vars. limitant sa responsabilité.

Remarque : le **Protocole de Guatemala** permettra la délivrance d'un titre individuel ou collectif, ou de tout autre moyen. Suppression de la déchéance du droit de se prévaloir des dispositions limitatives de responsabilité.

b) Transports domestiques.

Selon l'art. L. 322-1, C. av. civ., le contrat est constaté par la délivrance d'un billet, sans préciser ses mentions. Instrument de preuve du contrat (parmi d'autres), le titre n'a donc pas de fonction de renseignement (Jurisprudence cependant hésitante).

c) Bulletin de bagages.

Etabli pour les bagages enregistrés. Combinaison possible avec le billet de passage.

Les bagages à main ne font l'objet d'aucun contrat et ne sont transportés qu'en vertu d'une simple tolérance des compagnies de transport.

CHAPITRE II. — EXÉCUTION DU CONTRAT

Les obligations des parties (prix, délais, modalités d'enlèvement et de livraison, formalités douanières et autres, **règles** de conduite à observer par les passagers ...) sont généralement précisées par les tarifs et conditions générales des transporteurs. En **pratique** : conditions édictées par **l'I.A.T.A.**

1) **Chargement et déchargement** : incombent normalement au transporteur (de même que l'arrimage). La prise en charge par le transporteur est donc antérieure au chargement.

2) **Délai.**

La règle générale est que les compagnies aériennes ne prennent aucun engagement en la matière. Mais un retard engage leur responsabilité, que le déplacement intéresse un passager ou des marchandises (art. 19, Conv. Vars.).

Recours à un délai « normal ». Selon l'art. 13, al. 3 Conv. Vars., un retard de 7 jours vaut d'ailleurs présomption de perte.

3) **Itinéraire** : En principe, pas d'engagement du transporteur de marchandise pour un itinéraire déterminé.

4) **Avis d'arrivée** : Sauf convention contraire, obligation pour le transporteur d'aviser le destinataire de l'arrivée à destination de l'envoi (art. 13-2 Conv. Vars.).

5) **Remise de la marchandise** : au destinataire porté sur la **L.T.A.** (ou à son mandataire, ou a un **cessionnaire** du droit de réclamer la marchandise).

6) **Droit de disposition de la marchandise** (art. 12 Conv. Vars.) :

Répartition distributive du droit de modifier le contrat, qui :

— appartient à l'expéditeur qui peut imposer le retrait de la marchandise au départ ou à l'arrivée, son retour ou son **arrêt** en cours de route, le changement de destinataire, etc.

Conditions : exécution par l'expéditeur de ses obligations, possibilité de la modification réclamée.

Forme libre, mais production de la **L.T.A.** à l'appui de la demande.

— cesse lorsque, la marchandise étant arrivée, le destinataire demande remise de la **L.T.A.** et livraison de l'envoi, moyennant exécution de ses éventuelles obligations.

7) **Prix.**

a) **Transport de marchandises.**

L'envoi peut se faire en port payé ou port **dû**. Garanties de paiement du droit commun.

Prix rarement librement débattu : les tarifs internationaux sont préparés par l'**I.A.T.A.** dans les conférences spécialisées et proposés à l'approbation des Etats. Les tarifs internes résultent de l'**A.T.A.F.** (**ass.** des transporteurs aériens des Etats de la zone franc).

La taxe de base peut faire l'objet de réduction (rabais de quantité, de régularité, tarifs préférentiels ou « commodity rates »).

b) **Transport de passagers :**

Droit de regard des gouvernements **sur** la fixation des tarifs pour les transports réguliers (assurée par les conférences tarifaires ou les compagnies). Sérieuses difficultés et concurrence engendrées par la pratique des transports **à** la demande.

CHAPITRE III. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Rappel :

- Depuis la loi du 2 mars 1957, transports domestiques et transports *internationaux* se trouvent soumis au **même régime** (celui de la Convention de Varsovie) pour tout ce qui concerne la **responsabilité** et la **réparation**.
- Existence d'importantes réformes non encore en vigueur (sur ce futur système, supra, p. 18, infra, p. 113).

Section 1. — Système actuel

Les conditions de la responsabilité sont comparables, qu'il s'agisse d'une marchandise ou d'une personne. En revanche, règles de réparation différentes.

§ 1. — Principes de responsabilité.

A. — Présomption pesant sur le transporteur.

1) Transport de personnes.

Art. 17, Conv. Vars. : en raison de l'**obligation de sécurité** pesant sur lui, le transporteur est responsable pour le dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle, si l'accident cause du dommage s'est produit à bord de l'aéronef, ou au cours des opérations **d'embarquement** ou de débarquement (qui comprennent les déplacements sur l'aire de trafic, cf. affaire Maché).

2) Transport de marchandises ou de bagages enregistrés.

Art. 18, Conv. Vars. : responsabilité du transporteur pour le dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie, lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport **aérien**.

L'alinéa 2 précise l'expression « transport aérien » : période pendant laquelle les marchandises (ou bagages) sont sous la garde du voiturier, que ce soit dans un aéroport, à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

La responsabilité couvre donc la période allant de la prise en charge à la livraison.

Remarques :

- l'alinéa 3 considère que la période de transport aérien peut, par exception, englober un déplacement terrestre nécessaire à l'exécution du contrat de transport aérien (en particulier en cas de transbordement).

— pour les bagages non enregistrés, la responsabilité du transporteur ne saurait être que délictuelle.

3) Retard.

Art. 19 Conv. Vars. : responsabilité du transporteur pour le dommage résultant d'un retard.

Rappel : la Convention de Varsovie ne fixant aucun délai, il appartient au juge du fond d'estimer quand existe ce retard. La clause fréquente de non-garantie des horaires est valable en présence de retards modestes.

B. — Nature de la présomption.

Le transporteur aérien peut **se libérer** de la présomption pesant sur lui par :

- la preuve « que lui ou ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre » (art. 20, Conv. Vars.). Régime de la « **due diligence** ».
- la preuve « de la faute de la personne **lésée** » (art. 21, Conv. Vars.).

Conséquence : Originalité de l'art. 20, Conv. Vars. qui, en opposition avec les textes sur les transports terrestres, semble faire appel à une simple présomption de faute (et non à une responsabilité de plein droit).

Donc, théoriquement : le transporteur peut renverser cette présomption par la preuve de son absence de faute. Par exemple, établir le bon état de **navigabilité** de son appareil, la compétence de l'équipage, la compatibilité des conditions de vol avec l'état actuel des techniques ... Cette preuve rapportée, il ne répond pas des dommages d'origine inconnue. (Au contraire, libération impossible pour le transporteur terrestre qui doit démontrer la cause topique du dommage ; V. supra, p. 68).

Cependant, interprétation jurisprudentielle :

Réticence des tribunaux pour tirer les conséquences attachées à l'existence d'une simple **présomption** de faute (**affaire Gati**, 1961) : tendance à interpréter très restrictivement la **preuve** de l'absence de faute **conduisant**, en fait, à exiger la preuve d'une cause **étrangère**. Critique de la doctrine.

Effet sur la pratique :

Usage professionnel conduisant les transporteurs aériens à ne plus invoquer le moyen tiré de l'art. 20 Conv. Vars. Attitude institutionnalisée dans l'« **Accord de Montréal** » (infra, p. 112).

Remarque :

Outre la faute de la personne lésée (art. 21, Conv. Vars.), le silence de la Convention (logique dans le cadre d'une présomption de faute) n'exclue évidemment pas la libération du voiturier par la preuve de l'existence d'une cause classique d'exonération (vice de la chose, faute du chargeur ou d'un tiers, force majeure). Selon les cas, l'effet pourra se limiter à une simple atténuation de la responsabilité.

§ 2. — Réparation.

Plafonnement de la **réparation**, selon la règle habituelle en matière de transport.

A. — Transport de marchandises (et de bagages).

1) Principe de la limitation.

— Art. 22-2 Conv. Vars. : l'indemnité due par le transporteur en cas de perte, avarie ou retard, est limitée à **250 francs-or** (Poincaré) par kilo de poids brut. Soit actuellement: environ 92 F.

Le poids est celui qui est taxé.

Remarque : difficultés rencontrées pour la conversion des unités monétaires, en raison de l'abandon de toute référence à l'or pour la convertibilité des monnaies nationales (supra, p. 90). Jurisprudence hésitante entre plusieurs palliatifs. Solution souhaitable: recours aux **D.T.S. (17)**, prévue par les **Protocoles de Montréal**, mais non encore en vigueur (supra, p. 18).

Actuellement, conformément à un avis ministériel de 1985, la limite est égale à 16,58 D.T.S.

— **Dommages indemnisables**: aucune restriction quant aux éléments du préjudice à prendre en compte. Donc application des règles de droit commun.

2) Exceptions à la limitation.

a) La prévoyance de l'usager.

Recours à la déclaration spéciale d'intérêt à la livraison (art. 22-2, Conv. Vars.). Le transporteur est alors tenu d'indemniser jusqu'à concurrence de la somme déclarée. Pratique assez rare, en raison du recours à l'assurance.

b) La faute du transporteur.

Art. 25, Conv. Vars. : refus du bénéfice de la limitation au transporteur « s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement ». Il s'agit, en droit français, de la faute dite inexcusable (cf. art. L. 3214 C. av. civ.).

Critère d'appréciation objective de la jurisprudence française. Appréciation **in abstracto** : la conscience dont fait état la définition est celle du pilote moyen, normalement prudent et avisé. Solution discutable et rejetée dans d'autres pays (il est alors fait référence à la conscience du pilote considéré, au moment de son action ou de son omission).

Remarques :

— La définition de l'article 25 Conv. Vars. date du **Protocole de La Haye**. La réforme tenta de mettre fin aux divergences d'interprétation du texte initial (qui faisait référence au **dol** et à la faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est équipollente au **dol**).

- La faute invoquée doit évidemment avoir été causale et être prouvée.
- **Importance** pratique de cette faute très fréquemment évoquée devant les tribunaux (qui ont parfois tendance à la confondre avec la faute lourde).
- Si la faute provient d'un préposé, elle doit avoir été commise dans l'exercice de ses fonctions » (art. 25, in fine, Conv. Vars.).

c) Absence ou irrégularité du titre de transport.

L'irrégularité réside dans la violation de l'obligation de renseignement sur les plafonds de réparation édictés par la Convention. Cette sanction ne semble pas applicable aux transports domestiques.

B. — Transport de personnes.

1) Principe de la limitation.

- Art. **22-1**, Conv. Vars. :
 - Plafond initial : **125 000 francs-or** (Poincaré) par voyageur (soit environ 46 100 F), quel que soit le nombre ou la qualité des demandeurs.
 - **Protocole de La Haye** : doublement du plafond, soit **250 000 francs-or** (92 000 F actuels).

Ces chiffres constituent simplement un plafond, non un forfait. L'indemnité peut être versée sous la forme de capital ou de rente.

Rappel: la modicité de ces réparations fut à l'origine de la célèbre « **crise de la Convention de Varsovie** » (v. supra, p. 17).

— **Situation actuelle :**

Résulte des **Accords de Montréal (4 mars 1966)** mettant un terme provisoire au conflit (supra. p. 17). Transports concernés : déplacements ayant leur départ, arrivée ou une escale sur le territoire des États-Unis. Contenu :

- Renonciation des compagnies au moyen de défense tiré de l'article 20, Conv. Vars.
- Plafond porté à **75 000 dollars**, honoraires d'avocat et dépens compris (sinon, 58 000 dollars). Actuellement, limite contractuellement acceptée par les transporteurs : **80 000 DTS.**

Remarque : Par la suite, de nombreuses compagnies aériennes ont opté pour cette limite, à l'occasion des autres transports internationaux.

- **Transports domestiques :** s'alignant sur ces chiffres, la loi du 18 juin 1976 a porté à 300 000 F par passager la limite provisoire (et prévoit la substitution de toute limite supérieure qui serait ultérieurement fixée dans la Convention de Varsovie). Montant réévalué à 500 000 F par la loi du 6 mai 1982 et à **750 000 F** par la loi du 10 juillet **1989.**

Constat :

A l'heure actuelle, suite au blocage de l'entrée en vigueur du Protocole de Guatemala, les sources du droit quant au quantum de la réparation sont, en fait, **extérieures** à la Convention de Varsovie dans la majorité des **cas**.

2) Exceptions à la limitation.

Indemnisation intégrale si :

- absence de titre ou titre irrégulier (art. 3-2, Conv. Vars.).
- *dol* ou faute inexcusable du transporteur (cf. supra).

Observation générale :

Tout le système de la Convention de Varsovie se caractérise par sa rigidité : caractère impératif du texte qui ne peut être modifié dans un sens plus favorable au voiturier, en raison de la nullité édictée par l'art. 23-1 de toute clause rédigée à cet effet (relative au principe de responsabilité, au montant de la réparation, au délai d'action ...).

Cependant, l'alinéa 2 autorise une exonération **conventionnelle** des conséquences dommageables résultant de la nature ou du vice propre de la marchandise transportée.

Section 2. — Futur système

Source :

- Transport de marchandises : **Protocole n° 4 de Montréal (1975)**.
- Transport de personnes : **Protocole de Guatemala-Ci (1971)**.

Profondes modifications à envisager lorsque ces textes recevront application. Dissociation plus marquée entre les régimes propres aux marchandises et aux voyageurs. Les années passant, leur entrée en vigueur devient plus problématique.

§ 1. — Transport de marchandises.

A. — Principes de la responsabilité.

Nouvelle rédaction de l'article 18 de la Convention.

- Responsabilité du transporteur pour destruction, perte ou avarie, « **par cela seul** que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien ».
- Exonération possible par la preuve que le dommage résulte **uniquement** d'un des quatre faits suivants :
 - nature ou vice propre de la marchandise.
 - emballage défectueux opéré par un autre que le transporteur.
 - fait de guerre ou conflit armé.
 - acte de l'autorité publique en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

Exceptée la faute de la victime (art. 21-2), tout autre moyen est refusé au transporteur, aurait-il les caractères de la force majeure.

Remarque : aucune modification en ce qui concerne les retards (le moyen de l'article 20 subsiste).

Appréciation :

Remarquable bouleversement du régime de la responsabilité du transporteur aérien : originellement plus léger que celui réservé au transporteur terrestre, il sera dans l'avenir le plus sévère dans tout le domaine des transports. Conduit à une véritable **garantie des risques de l'air**.

B. — Réparation.

- Maintien du plafonnement, avec substitution à la référence franc-or de celle des **D.T.S.** (17 par kilo).
- La faute grave du transporteur ou de son préposé n'aura plus pour effet d'écarter les limites (c'est un des rares avantages obtenus par les transporteurs dans la réforme de 1975).

§ 2. — Transport de personnes.

A. — Principes de la responsabilité.

Nouvelle rédaction de l'article 17 de la Convention.

- Responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle subie par le passager, « **par celà seul** que le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours d'opération d'embarquement ou de débarquement ».
- **Seule cause d'exonération** : l'état de santé du passager qui serait à l'origine de la mort ou de la lésion (outre le moyen général tiré de la faute de la victime).
- Pas de modification en ce qui concerne les retards.

B. — Réparation.

Important **relèvement** du plafond sous l'influence des demandes réitérées des Etats-Unis.

- **1 500 000 francs-or** par passager, pour l'ensemble des demandes présentées (soit 550 000 F actuels), en réparation du préjudice occasionné par la mort ou les lésions corporelles (non compris frais de procès et honoraires d'avocat).
- 62 000 francs-or pour retard.
- 15 000 francs-or pour les bagages par passager.
Aucun effet attaché à la faute lourde du transporteur.

Remarque : le Protocole n° 3 de Montréal substitue les **D.T.S.** à la référence or (respectivement 100 000, 4 150 et 1 000).

Appréciation : ce futur système consacre une véritable garantie des risques de l'air et le triomphe des thèses américaines (v. supra, p. 17).

CHAPITRE IV. — CONTENTIEUX

§ 1. — Les parties au procès.

- a) Le droit d'action en responsabilité appartient à l'expéditeur et au destinataire (éventuellement au commissionnaire), au passager (victime immédiate) ou à toute victime par ricochet (selon le droit commun).
- b) Le défendeur à l'action est en principe le transporteur. Problèmes posés par la pluralité de transporteurs.
- 1) Transport successif (chaque transporteur s'oblige contractuellement seulement pour une partie du trajet, l'opération d'ensemble restant considérée comme un transport unique) :
- si transport de personnes (art. 30-2 Conv. Vars.), est seul responsable le transporteur ayant effectué le déplacement au cours duquel s'est produit l'accident ou le retard ;
 - si transport de marchandises (art. 30-3 Conv. Vars.) :
- l'expéditeur a un recours contre le premier transporteur (désigné dans la L.T.A.),
 - le destinataire a un recours contre le dernier,
 - l'un et l'autre peuvent agir contre le transporteur ayant effectué le déplacement au cours duquel s'est produit le dommage.

Remarque : selon l'art. 31-1, Conv. Vars., en cas de transports combinés, la Convention ne s'applique qu'au transport aérien.

- 2) Transport substitué (effectué par un autre que le transporteur contractuel, cf. Convention de Guadalajara) : la Convention s'applique au transporteur contractuel (partie au contrat de transport) comme au transporteur de fait (qui a matériellement effectué l'opération).

Remarque :

En droit interne, selon l'art. L. 322-3, C. av. civ., la responsabilité du transporteur ne peut être mise en jeu que « dans les limites fixées par la Convention internationale, quelles que soient les personnes qui la mettent en cause et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir ». Donc, contrairement au transport terrestre (supra, p. 98), les parents du passager ne peuvent exercer d'action personnelle, distincte de celle de la victime.

§ 2. — Compétence.

Le Code de l'aviation civile et la Convention de Varsovie ne contiennent aucune disposition sur la compétence d'attribution. Donc, application du droit commun (*supra*, p. 77).

Compétence *territoriale* : les deux textes (art. R. 321-1, C. av. civ. et art. 28, Conv. Vars.) donnent au demandeur un choix lui évitant pratiquement d'engager un procès à l'étranger (possibilité de « **forum shopping** »). L'action en responsabilité contre le transporteur peut être portée, sur le **territoire** d'une des « Hautes parties contractantes », soit devant :

- le tribunal dans le ressort duquel le transporteur possède son domicile (ou le siège social de son exploitation),
- le tribunal du siège principal de son exploitation, ou de l'établissement par les soins duquel le contrat a été conclu,
- le tribunal du lieu de destination (celui prévu dans le contrat).

La Convention de **Guadalajara** (art. 8) y ajoute le tribunal du domicile du transporteur de fait, ou du siège principal de son exploitation.

Nullité des clauses dérogatoires attributives de compétence (art. 32 Conv. Vars.).

Validité des clauses compromissaires dans le transport de marchandises, à la condition que la localisation ne soit pas modifiée.

§ 3. — Conservation du recours : la fin de non-recevoir.

L'article 26 de la Convention de Varsovie impose au destinataire une certaine diligence, sous peine d'encourir une **forclusion**. Il peut écarter la fin de non-recevoir, en cas d'**avaries** ou de perte partielle, par une protestation :

- dans les **7 jours** à dater de leur réception pour les bagages,
- dans les **14 jours** pour les marchandises.

Remarque : si un doute subsiste sur l'application de la règle en cas de perte partielle (en raison du silence de l'art. 26), aucune formalité n'est requise si la perte est **totale**.

Le délai est de **21 jours** à compter de la mise à disposition en cas de retard.

Forme de la protestation : réserves inscrites sur le titre de transport, ou tout autre écrit expédié à temps.

La fraude du transporteur exclut le moyen tiré de la forclusion (art. 264 Conv. Vars.). Elle s'entend comme un acte **dolosif** commis dans le dessein de porter obstacle à une protestation à temps (l'art. L. 3214, al. 2, C. av. civ. précise qu'un tel agissement ne peut être que postérieur à la livraison).

§ 4. — Prescription.

Art. 29, Conv. Vars. : L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de **déchéance**, dans un délai de **deux ans**. Le point de départ du délai est le jour de l'arrivée à destination, de l'arrêt du transport, ou celui où l'aéronef aurait dû arriver.

Le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi. Aucune influence n'est attachée à la gravité de la faute. Nullité de toute stipulation prorogeant ou abrégant le délai.

Nature du délai de l'art. 29, Conv. Vars. :

Célèbre controverse entre deux conceptions :

- il s'agit d'une **déchéance** (terme employé par la Convention), donc d'un délai **préfix**. Position des **juridictions** de fond françaises, d'une partie de la doctrine et de la jurisprudence étrangère.
- il s'agit d'une prescription, donc d'un délai susceptible de suspension ou d'**interruption**. Position de la Cour de cassation.

Débat surtout mené à l'occasion des transports de personnes (décès du passager et droit d'invoquer une suspension du délai pour cause de minorité de l'ayant-droit). Le refus des juridictions de renvoi de s'incliner a conduit l'**Assemblée Plénière** de la Cour de cassation (en 1977) à statuer: le délai institué par l'article 29, Conv. Vars. est un délai de prescription. De nombreuses juridictions étrangères se prononcent en sens contraire.

Remarque :

La Convention n'envisageant que la prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur, application de la loi du tribunal saisi pour les autres actions. Soit, en France, recours aux règles de l'art. 108 C. com.

SOUS-TITRE IV. — LES CONTRATS DE TRANSPORT MARITIME

CHAPITRE I. — TRANSPORTS MARITIMES DE MARCHANDISES

Section préliminaire. — Transport et affrètement

Eprouvant le besoin de faire assurer le déplacement d'une marchandise par voie maritime, l'usager peut opter entre deux formules (correspondant d'ailleurs aux deux formes d'exploitation d'un navire) :

- Le contrat de transport.
- Le contrat d'affrètement.

Historiquement, les deux situations ont longtemps été confondues. Puis, progressivement, dissociation des deux contrats.

1) Critère de distinction :

- Par le contrat de transport, le transporteur (l'armateur) s'engage envers le chargeur à acheminer une chose qu'il prend en charge jusqu'à un port

donné, moyennant paiement d'un fret. L'accord porte donc sur une **marchandise** à déplacer.

- Par le contrat **d'affrètement**, le fréteur (l'armateur) promet de mettre un navire en bon état de navigabilité à la disposition de l'affréteur suivant des modalités variées (au voyage, à temps, coque nue), moyennant paiement d'un fret.
L'accord a donc pour objet un **navire**.

2) Economiquement :

- **L'affrètement** correspond généralement à une opération de masse, l'usager occupant tout ou partie d'un navire. Son envergure explique qu'il soit généralement en mesure de peser dans la discussion des conditions contractuelles.
Conséquence : traditionnellement, la liberté reste la règle dans la matière.
D'où caractère simplement supplétif des dispositions légales (Cf. art. 1, loi 18 juin 1966).
- Le contrat de **transport** peut, au contraire, concerner un usager modeste et porter sur une opération de faible importance. D'où vocation protectrice de la réglementation de caractère impératif.

3) Législation sur l'affrètement.

- Droit interne: depuis la réforme de 1966, l'affrètement est à présent distinctement réglementé par rapport au transport (loi du 18 juin 1966 et décret du 31 déc.). Mais ces dispositions n'ont aucun caractère obligatoire (supra).
- Droit international: absence de toute législation unificatrice, mais existence d'usages professionnels. En cas de conflit de loi, sauf exception, le contrat d'affrètement est soumis à la loi du pavillon du navire (art. 3, L. 1966).

4) Les types d'affrètement.

Trois types pratiqués, selon l'ampleur de la gestion (nautique et commerciale) dévolue aux intéressés. Concrètement, cela se traduit par une répartition variable des obligations selon les cas.

a) Affrètement au voyage.

Le fréteur met un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'un ou plusieurs voyages, la cargaison **étant** immédiatement définie. Le fréteur exécute le voyage : la gestion du navire lui demeure.

b) Affrètement à temps (ou « time charter »).

La mise à disposition du navire se fait « pour un temps défini » (art. 7, L. 1966), l'affréteur en usant comme il l'entend pendant la durée de la charte. Il endosse la gestion commerciale du navire alors que le fréteur conserve la gestion nautique.

c) Affrètement coque nue.

Assure la mise à disposition de l'affréteur, pour un temps défini, d'un navire déterminé dont l'équipement et l'armement sont incomplets ou absents. Dans ce cas, toute la gestion (tant commerciale que nautique) passe à l'affréteur.

5) Le document d'affrètement : la charte-partie.

Ecrit rédigé en double original, constatant l'engagement des parties. Usage fréquent de chartes-types.

Constitue un titre de preuve (art. 2, décret 1966). Le texte énumère les mentions requises pour les chartes au voyage et à temps (art. 5 et 18). Mais leur absence est sans effet sur le contrat.

Dans l'hypothèse de coexistence d'un connaissement avec une charte-partie, la loi française (art. 17-2) impose l'application des règles impératives du contrat de transport à l'égard des tiers porteurs.

Section 1. — Les textes applicables aux transports maritimes de marchandises

Le droit applicable à un transport maritime découle, selon les cas, de la législation française ou de Conventions internationales (supra, p. 18). Problème de conciliation dans certaines hypothèses.

§ 1. — Domaine de la loi française.

Article 16-1, loi 1966 : la loi s'applique aux transports effectués au départ ou à destination d'un port français et non soumis à une Convention internationale à laquelle la France est partie, et aux opérations de transport qui sont hors du champ d'application d'une telle Convention.

Règle de caractère impératif.

§ 2. — Domaine de la Convention de Bruxelles.

Article 10, modifié par le protocole de 1968 : applicable exclusivement aux transports de marchandises :

- effectués **sous connaissements** ;
- entre deux ports relevant de *deux* Etats différents ;
- à condition :
 - que le connaissement ait été créé dans un Etat contractant,
 - ou que le déplacement ait lieu au départ d'un port d'un Etat contractant,
 - ou que le connaissement renvoie expressément aux règles de la Convention (classe dite Paramount).

§ 3. — Comparaison entre les deux textes.

Les deux ordres juridiques (interne et international) se sont réciproquement influencés. Leurs règles sont assez proches (1). Le texte français demeurant cependant plus complet et plus sévère.

Ainsi :

- Alors que la Convention de Bruxelles se limite aux seuls transports effectués sous connaissement, la loi de 1966 concerne tout transport maritime, sans référence au titre remis au chargeur.
- Si la Convention internationale ne régie que la partie strictement maritime du déplacement (art. 1-e), la loi française (art. 27 loi 1966) respecte l'unité du contrat en s'appliquant au transport de bout en bout, soit de la prise en charge jusqu'à la livraison (donc même à la phase terrestre du déplacement : séjour à quai, manutention à terre ...).
- La loi française est en principe indifférente à la nature de la marchandise : elle n'exclut pas, comme le fait la Convention, le transport des animaux vivants, ni celui des marchandises chargées en pontée.

Remarque : les Règles de Hambourg (supra, p. 19).

Consacreront un net rapprochement avec le droit interne :

- Elles couvrent tout contrat de transport maritime, sans égard au document émis.
- Elles prennent en compte le déplacement de la prise en charge jusqu'à la livraison (donc s'intéressent au sort des marchandises à terre).
- Aucune exclusion des transports d'animaux ou en pontée.

Ces règles s'appliqueront à tout transport entre deux *Etats*, si le port de chargement, ou celui de déchargement, ou le lieu d'émission du connaissement se trouve dans un *Etat* contractant, ou encore si le connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat renvoie à la Convention.

Section 2 — Le document de transport

Sur la demande du chargeur, et après réception des marchandises, le transporteur doit lui délivrer un **connaissement dit « embarqué »** ou **« shipped »** (Conv. **Brux.** art. 3-3 ; L. 1966, art. 18). Celui-ci donne la certitude de la présence à bord de la marchandise.

Remarques :

- Ce document est à distinguer du connaissement « reçu pour embarquement », titre provisoire délivré à la remise de la chose à transporter.
- D'autres documents peuvent être émis à la place du connaissement, tels la lettre de voiture maritime (Seaway bill of lading) ou un simple ordre d'expédition (petit cabotage).

(1) Ce qui justifie l'examen conjoint des deux réglementations.

- le développement de l'informatique pose aussi la question de l'évolution du connaissance.

§ 1. — Formes du connaissance.

Ce document de transport peut prendre la forme :

- **Nominative** (à personne dénommée), lorsqu'il mentionne le nom et l'adresse du destinataire. Transmission selon les règles de la cession de créance (art. 1690, C. civ.).
- **A ordre** (du chargeur ou du réceptionnaire). Transmissible par simple endossement.
- **Au porteur**, sans aucune indication (cas des connaissances en blanc). Transmission par simple tradition.

Le connaissance peut être émis en plusieurs exemplaires. Le décret de 1966 en prescrit deux (un pour le capitaine, l'autre pour le destinataire). Plus généralement il en est émis quatre (pour le capitaine : le connaissance-chef, pour l'armateur, le chargeur et le réceptionnaire).

§ 2. — Contenu du connaissance.

Précisé par les textes (art. 33, D. 1966 ; art. 3-3 Conv. **Brux.** ; art. 15 Règles **Hamb.**). Les mentions portées sont nombreuses :

a) Indication des **parties**.

Nom du transporteur (parfois seulement du navire); identification du chargeur et du destinataire.

b) Précisions concernant la **marchandise**.

Double origine :

- provenant de la déclaration du chargeur (et dont l'inexactitude engagerait sa responsabilité, V. infra).
- sur l'initiative du transporteur.

c) Précisions sur le **transport** (nom du navire, lieu de chargement et de déchargement) et sur les conditions du **contrat** (montant du fret, et généralement au verso, clauses et conditions **générales** gérant l'opération).

d) **Mentions finales** :

- Signature du transporteur. Son absence porterait atteinte à la représentativité du titre (infra).
- Date : présente un intérêt certain ; par exemple pour les ventes au départ (détermination du cours) ou pour l'ouverture du crédit dans le crédit documentaire.

Remarque :

L'absence ou l'irrégularité d'une mention ne rend pas nul le connaissance, mais peut avoir une incidence sur l'autorité probatoire du document.

§ 3. — Force probante du connaissance.

A. — Principes.

— **Mentions concernées** : celles relatives aux marques, nombre de colis, quantité, poids, ainsi que l'état et le conditionnement apparents. La jurisprudence tend à y ajouter le fret et la date.

— **Personnes concernées** : divergence entre les textes.

— Selon l'article 19 de la loi de 1966, le transporteur ne peut se prévaloir de l'inexactitude d'une mention qu'à l'égard du chargeur. Le document a donc force probante absolue dans les autres cas, spécialement à l'égard du destinataire.

— L'article 34 de la Convention de 1924 précise que la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi ; le transporteur peut donc établir l'inexactitude d'une mention contre un destinataire désigné dans le document (cette possibilité sera refusée dans les Règles de Hambourg — art. 6-3 b — lorsque le destinataire est de bonne foi).

Bien entendu, le transporteur dispose d'une action en garantie contre le chargeur.

B. — Conséquences : la protection du transporteur.

Cette protection peut être assurée par les textes, comme recherchée par le transporteur.

1) Devoir de sincérité imposé au chargeur.

Le chargeur est **garant** de ses déclarations reproduites dans le connaissance (art. 19, L. 1966), car c'est sur ces indications que le fret est calculé et sur cette base que le destinataire élèvera ses éventuelles réclamations auprès du transporteur.

De plus, si une inexactitude est sciemment commise sur la nature ou la valeur de la marchandise, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour dommages causés à la cargaison.

Il s'agit d'une véritable peine privée, applicable même en l'absence de tout rapport entre la tromperie et le dommage.

2) Réserves portées au connaissance.

Droit pour les transporteurs de vérifier les énonciations du chargeur. En conséquence, émission de **réserves**, libellés par lesquels ils entendent limiter la portée de certaines mentions ou prévenir de fausses allégations.

Historiquement, excès de la pratique usant systématiquement du moyen (en particulier à propos du poids et des quantités) et portant atteinte en conséquence à la force probante du document de transport.

D'où réaction législative :

— possibilité de réserve concernant la marchandise suite à son examen (comme pour tout transporteur) ;

— mais **dispositions très restrictives** concernant les réserves apposées sur le connaissement en l'absence de vérification (et qui auraient pour effet d'amoindrir la portée du document) :

— **l'art. 36, L. 1966** (révisé en 1987) n'autorise le transporteur à émettre des réserves que s'il a de *sérieuses raisons de douter* de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise, ou s'il n'a pas eu les *moyens normaux de contrôler* les indications (par exemple à la suite d'un embarquement au dernier moment) ;

— **l'art. 3, § 3, Conv. Bruxelles** ne permet au transporteur le refus de l'inscription sur le connaissement de déclarations du chargeur que pour les mêmes raisons (*v. supra*).

Les réserves doivent être *spéciales* et *motivées*. Aucun effet n'est attaché à des mentions de caractère général, clauses de style ou stipulations courantes telles « qui dit être », « said to contain », « said to weight » ... Il appartient aux tribunaux d'apprécier, dans chaque cas, la valeur des réserves insérées dans le connaissement.

Remarque :

L'usage toujours plus répandu du *conteneur* pose d'évidentes difficultés de contrôle pour le transporteur qui le reçoit chargé et scellé. Il lui appartient de refuser d'inscrire au connaissement des mentions qu'il ne peut vérifier. Recours possible à l'expertise de l'article 106, C. com. au départ ou à l'arrivée, en vue de déjouer les fausses déclarations.

3) Lettres de garantie.

Afin de laisser au connaissement toute sa sûreté, pratique consistant à délivrer un **connaissement net** (*clean*), moyennant une *lettre de garantie* (ou contre-lettre d'indemnité). Par celle-ci, le chargeur s'engage à dédommager le transporteur de toute réclamation ultérieure pour inexactitude.

Pratique dangereuse pour les assureurs sur facultés.

Validité : Réglementation situant les lettres de garanties dans la *théorie des contre-lettres*. Elle sont donc en principe *valables* entre les *parties signataires*, mais :

— *Nullité* de ces lettres à l'égard des *tiers* (art. 20, loi 1966).

— *Nuance* : les tiers peuvent s'en prévaloir à l'encontre du *chargeur*.

De plus, si le transporteur s'est volontairement abstenu d'inscrire une réserve concernant un défaut de la marchandise (dont il avait ou devait avoir connaissance), il ne pourra s'en prévaloir pour écarter sa responsabilité (même à l'égard du chargeur), ni même bénéficier de limitations de réparation.

4) Clauses contre les fausses déclarations.

Dans un souci de lutte contre les fraudes, certaines stipulations prévoient parfois le paiement du double du fret en cas de déclaration inexacte du poids. Cette clause pénale est en principe valable.

§ 4. — Les fonctions du connaissement.

Ampleur des effets attachés à ce document (Comp. avec ceux reconnus dans le transport terrestre, supra, p. 47).

Le connaissement apparaît comme :

A. — Un titre à fonction probatoire.

Permet une double preuve :

1) Preuve du contrat et de ses conditions.

Le connaissement peut jouer le rôle d'*instrumentum* du contrat. Il fait preuve de la convention passée entre le chargeur et le transporteur (comme la charte-partie dans l'affrètement).

Permet également d'établir certaines données de l'accord (en raison en particulier des « conditions générales de transports » souvent mentionnées au dos du document).

Remarque : coexistence possible d'un connaissement et d'une charte-partie.

2) Preuve de la réception de la marchandise.

Fonction d'origine du titre : le transporteur reconnaît avoir reçu au transport la marchandise telle que décrite. La preuve contraire n'est pas admise si le connaissement a été transmis à un tiers de bonne foi (L. 1986).

Plus précisément, le document fait :

- preuve de la prise en charge pour le connaissement « **reçu pour embarquement** », document simplement provisoire, dans l'attente de la mise à bord,
- preuve de l'embarquement de la cargaison pour le connaissement dit « **embarque** ».

B. — Un titre conférant droit relativement à la marchandise.

Cette fonction est l'aboutissement d'une longue évolution.

Double manifestation, puisque le connaissement procure :

- droit à la marchandise : fonde le droit de créance du porteur contre le transporteur,
- un droit sur la marchandise : représente la cargaison.

1) Pièce de justification du droit de son présentateur.

Le porteur du connaissement en retire la possibilité de *réclamer* délivrance de la marchandise mentionnée à son arrivée.

2) Pièce représentative de la marchandise.

Rôle du connaissement-chargeur : sa détention confère au porteur légitime la **possession** réelle de la cargaison. Sa transmission vaut donc transfert de la possession. Cette fonction se justifie par la durée des voyages en mer.

Analyse juridique de la situation : elle consacre une dissociation des éléments de la **possession**. Détenant la marchandise, le **capitaine** a le corpus pour le compte d'autrui. Celui-ci, titulaire de l'animus, est dans un premier temps le chargeur, puis celui désigné par le connaissement (ou son porteur).

Avantages **pratiques** de cette construction : cette représentation de la marchandise dans un document favorise la réalisation de certaines opérations commerciales courantes, spécialement dans le commerce international, telles :

- vente sur marchandises embarquées,
- gage sur marchandises embarquées,
- crédit documentaire.

Remarques :

- Dans cette dernière fonction, aucun autre document ne peut se substituer au connaissement. Les effets qu'elle entraîne justifient le souci de sécurité attaché au document et les précautions légales en vue d'assurer sa sincérité (v. supra).
- Conflits entre porteurs : possible, en raison de la pluralité de connaissements (originaux et copies).
 - si seconde demande suivant une livraison faite : le transporteur n'a pas à en tenir compte, car le connaissement est accompli et les autres sont sans valeur. Est préféré celui qui a fait diligence,
 - si *plusieurs* demandes de livraison : le **transporteur** doit consigner la cargaison dans l'attente d'une **solution** (semble préférable le premier mis en possession d'un connaissement).

Les **Règles de Hambourg** reprennent dans l'ensemble les dispositions classiques sur le connaissement. Mais elles se contentent de l'émission d'un titre quelconque, connaissement ou autre.

Section 3. — Exécution du contrat

Relative discrétion des textes. L'essentiel des modalités reste fixé par la pratique, en particulier les usages.

§ 1. — Obligations du chargeur.

A. — Présentation de la marchandise.

- Elle incombe au chargeur (art. 39, D. 1966) aux temps et lieu fixés par la convention (ou l'usage du port de chargement). L'envoi doit être emballé en conformité avec sa nature, correctement **marqué** et étiqueté, voire arrimé lorsque logé dans un conteneur. Toute défectuosité en l'espèce constitue une faute du chargeur, éventuellement une cause d'exonération pour le transporteur (infra).

- Elle s'accompagne de la déclaration concernant la marchandise à faire au transporteur (supra). Obligations spéciales en fonction de la nature de certaines cargaisons (marchandises dangereuses ...).

B. — Paiement du prix du transport.

L'acquiescement du montant du fret est l'obligation essentielle du chargeur.

1) Etablissement du fret.

Contre-prestation du service rendu par le transporteur, il est en principe décidé par les parties dans la convention (art. 42, D. 1966).

Le montant du fret présente généralement une structure complexe. Sont d'ailleurs prises en compte des caractéristiques variées de la marchandise (poids, volume, valeur ...). Des surestaries sont parfois à verser par l'affréteur lorsque le chargement du navire dépasse le temps prévu.

Remarque :

Existence sur toutes les routes commerciales du monde d'accords de conférences (ou rings), groupements privés d'armateurs, en vue de policer la concurrence. Ils conduisent à la fixation de taux de fret, en-dessous desquels les participants ne peuvent descendre (au contraire des outsiders à ces ententes).

Possibilité de réductions si engagement du chargeur de réserver l'exclusivité aux membres de la conférence (ristournes de fidélité ...).

Dans un but d'uniformisation, intervention de la C.N.U.C.E.D. par le biais d'un Code mondial de conduite des conférences.

2) Acquiescement du fret.

En principe par le chargeur. Si le fret est payable à destination, le destinataire en est également tenu s'il accepte la livraison (art. 41, D. 1966).

Perte du droit au paiement pour le transporteur en l'absence de livraison (sauf si cette circonstance s'explique par le vice de la chose ou la faute du chargeur), en particulier en cas de perte par suite de fortune de mer ou de la négligence du transporteur (art. 46, D. 1966).

Fréquence de la clause « *fret* acquis à tout événement* dans les connaissements, afin d'assurer au transporteur le droit au prix, quelles que soient les circonstances. La stipulation est valable.

En garantie, le transporteur maritime est protégé par un privilège (art. 23 et 24, L. 1966).

§ 2. — Obligations du transporteur.

A. — Obligations quant au navire.

A l'imitation de la Convention de Bruxelles (art. 3), l'article 21 de la loi de 1966 dispose que le transporteur est tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

- mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter;
- convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;
- mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

Cette obligation de moyen doit, une fois respectée, permettre l'exécution de l'obligation de résultat relativement à la cargaison.

Dualité de la notion de navigabilité :

- aspect nautique : état de la coque, de la machinerie, des agrès et appareils, compétence de l'équipage ...,
- aspect commercial: état des cales, des aménagements intérieurs destinés à recevoir et conserver la marchandise.

B. — Obligations quant au transport proprement dit.

1) Chargement de la marchandise.

Est juridiquement le fait du transporteur (art. 38, D. 1966 ; art. 3-2, Conv. Brux.).

La prise en charge (acceptation de la marchandise au transport) se situe donc au plus tard à ce stade. Tel est l'effet de clauses telles que « sous palan », « prise à quai » ou « le long du quai ».

Puisque le transporteur doit répondre du chargement, sont donc interdites les stipulations « prise en charge à bord ». D'ailleurs la Convention de Bruxelles interdit expressément au transporteur d'atténuer sa responsabilité à ce titre (art. 3-8).

Pratique :

La règle n'implique pas une obligation strictement personnelle du transporteur. Interventions fréquentes à ce stade de sous-traitants, spécialement d'entreprises de manutention, agissant pour son compte (acconiers, stevedores ...). Il en répond vis-à-vis du chargeur. Le chargement comporte les opérations d'arrimage.

En matière internationale, ces opérations sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur de manutention.

Cas particulier : chargement en pontée.

1. *Licéité* de la pontée : Si la Convention de 1924 ne contient aucune disposition sur la liberté d'user de la pontée, la loi de 1966 (art. 22) pose le principe de sa prohibition : la marchandise doit être chargée en cale, sauf autorisation du chargeur donnée dans le connaissement. Cependant, la pontée ne constitue pas une faute commerciale et est régulière dans 3 cas :

- si elle est imposée par un règlement;
- dans le petit cabotage ;
- lorsque le consentement du chargeur est donné dans le connaissement. Fréquence des clauses en ce sens. Les tribunaux tendent à imposer au transporteur une utilisation de bonne foi de cette latitude (ainsi aviser le chargeur de la pontée afin de lui permettre de contracter une assurance spéciale).

Remarque : la loi du 21 décembre 1979 dispose que ce consentement est supposé donné en cas de chargement de conteneurs à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

2. Régime de la pontée.

— Pontée *régulière* :

La Convention de Bruxelles l'exclut de son champ d'application (art. 1-c). La législation française s'y applique normalement, étant précisé que les clauses de **non-responsabilité** sont autorisées (sauf pour les conteneurs chargés en pontée sur un navire approprié).

— Pontée *irrégulière*.

Application, selon les cas, de la Convention ou du droit interne.

2) Réalisation du déplacement.

Phase d'acheminement de la marchandise. Essentiellement parcours maritime.

a) Route à suivre.

En principe, itinéraire « en droiture », c'est-à-dire la route habituelle. Pratiquement, une complète liberté est laissée au capitaine par une clause usuelle du connaissement.

b) Délai.

Les clauses des connaissements ne comportent pas de délai de route et le transporteur n'est pas tenu de respecter l'horaire prévu. Une stipulation spéciale peut cependant l'y obliger.

c) Soins à la marchandise.

Ce sont ceux ordinairement nécessaires à la cargaison selon les usages. Une diligence spéciale est possible, en raison d'accords exprès.

Cas particulier : **transbordement.**

C'est une obligation imposée en cas d'**innavigabilité** du navire ou d'empêchement au transport (art.40, D. 1966). Les connaissements donnent souvent au transporteur la faculté d'y procéder comme bon lui semble.

La répartition des frais se fait en fonction de la cause du transbordement: à la charge de la marchandise si l'interruption résulte d'un cas d'exonération pour le transporteur, à sa charge dans les autres hypothèses.

3) Livraison.

— **Désarrimage et déchargement.**

On retrouve les règles réciproques de celles applicables au départ (supra): les opérations incombent au transporteur (art. 38, D. 1966; art. 3, Conv. Brux.). Nullité des clauses contraires.

— **Avis d'arrivée.**

Non prévu par les textes. Sauf stipulation contraire, tendance des tribunaux à l'imposer si le connaissement est à personne dénommée.

— **Créancier de la remise.**

Selon l'art. 49, D. 1966, le capitaine ou le consignataire doit livrer la marchandise au destinataire (ou à son représentant).

Il s'agit de celui désigné dans le connaissement à personne dénommée, du dernier endossataire s'il est à ordre, de celui qui le présente s'il est au porteur.

(Sur le conflit entre **présentateurs**, v. supra).

Existence de lettre de garantie pour absence de connaissement: cette formule permet une livraison à une personne démunie du document, moyennant couverture des conséquences pécuniaires qui pourraient résulter de cette remise irrégulière.

— **Modalités de la remise.**

La livraison peut se faire au plus tôt dès le débarquement effectué (clauses sous palan, à quai ...) ou postérieurement.

Importance des stipulations contractuelles (en fait souvent des conditions générales du transporteur) et des usages de la place. Intervention fréquente d'un agent maritime.

L'enlèvement est généralement effectué au vu d'un bon remis au réceptionnaire.

Pratique des *delivery orders*. Fractionnement du connaissement en bons d'enlèvement partiels (lorsque le destinataire de l'envoi a revendu la cargaison en plusieurs lots distincts), permettant une livraison fractionnée.

Section 4. — Responsabilité du transporteur

§ 1. — Conditions de la responsabilité.

A. — Principes de la responsabilité.

En tout état de cause, le transporteur doit diligence pour assurer la navigabilité commerciale de son bâtiment (v. supra, art. 21, loi 1966; art. 3-1, Conv. Brux.).

Sur le principe même de la responsabilité, existence d'une différence importante dans la rédaction des deux textes. Mais, au fond, **convergence** des législations.

1) Loi 1966, art. 27.

Responsabilité de **plein droit** pesant sur le transporteur, tenu des pertes et dommages subis par la marchandise. A lui incombe la preuve contraire (qui lui est d'ailleurs grandement facilitée, cf. infra).

2) Convention de Bruxelles.

Rédaction inspirée par les habitudes anglaises imposant une « **due diligence** » et mettant l'accent sur les exceptions. Il en ressort

également une responsabilité de principe du transporteur. A lui d'établir une des circonstances libératoires énumérées par la Convention.

Remarques :

1) En ce qui concerne le domaine de la responsabilité:

- ces règles n'intéressent pas le retard (application du droit commun).
- importante différence entre les textes relativement au temps pris en considération :
 - la **Convention** de 1924 ne gouverne que la partie strictement maritime du transport (du chargement au déchargement),
 - la **loi** de 1966 régit le déplacement de bout en bout (de la prise en charge à la livraison).

Remarque: cette dernière solution est reprise dans les **Règles de Hambourg** (art. 4).

2) Ces règles sont **impératives** (art. 29, loi 1966; art. 3-8, Conv. **Brux.**; également art. 23, R. Hamb.). D'où nullité de toute clause contraire dès qu'elle prétend améliorer la situation du transporteur :

- en le soustrayant à sa responsabilité (par exemple en mettant à la charge de l'usager les risques des opérations de chargement ou de déchargement, v. supra),
- en renversant le fardeau de la preuve qui lui incombe.

3) Les modestes différences entre les deux textes révèlent que la loi française présente les dispositions les plus sévères.

3) Règles de Hambourg (art. 5-1) :

Consacreront une profonde modification. Affirmation de la responsabilité du transporteur pour pertes et avaries, mais également pour retard, à moins qu'il n'établisse que lui-même (ou ceux dont il répond) « ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences ».

Ambiguïté du texte :

- Il semble s'orienter a priori vers une présomption de faute (donc sévérité moindre que la Convention de 1924). Cf. également le consensus adopté par la Conférence des Nations Unies (« Il est entendu que la responsabilité du transporteur ... est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée »). Mais alors, le traitement spécial réservé au cas excepté de l'incendie (art. 54) semble être un contresens.
- Qu'en sera-t-il de son application par les tribunaux? V. l'interprétation sévère donnée à un texte semblable dans les transports aériens (supra, p. 110).

B. — Les causes d'exonération.

Enunération par les textes d'un certain nombre de causes de libération du **transporteur** (9 « cas exceptés » dans l'art. 27, loi 1966, 17 « excepted perils » dans l'art. 4-2 de la Convention de Bruxelles).

1) Les hypothèses visées.

Peuvent être regroupées en trois catégories, la dernière comportant les situations les plus originales.

a) Les cas exceptés tenant à des **événements extérieurs** au transporteur.

— Convention de Bruxelles. Elle contient :

— Une énumération de cas (périls, dangers ou accidents de la mer ; « acte de Dieu » ; faits de guerre ; fait d'ennemis publics ; arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou saisie judiciaire ; restriction de quarantaine ; grèves, lock-out ou autres entraves au travail ; émeutes ou troubles civils).

— Un texte plus général visant « toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur » (ou de ses agents ou préposés), à condition pour celui qui invoque cette exception d'en apporter la preuve.

— Loi française :

Elle regroupe presque toutes ces situations sous la qualification unique de « faits constituant un événement non imputable au transporteur » (art. 27 d), seuls la grève et le lock-out étant expressément mentionnés.

b) Les cas exceptés tenant au fait du **chargeur** ou à la **marchandise**.

— Convention de Bruxelles :

— **freinte** en volume ou en poids, et toute perte ou dommage résultant de la nature spéciale de la marchandise ;

— insuffisance d'emballage ;

— insuffisance ou imperfection des marques ;

— actes ou omissions du chargeur ou du propriétaire de la marchandise.

— Loi de 1966 :

— **freinte** de route et vice propre de la marchandise ;

— faute du chargeur (emballage, marquage, conditionnement).

Les deux législations sont donc assez semblables.

c) Les cas exceptés tenant à **l'exploitation du navire**.

Les textes, très proches l'un de l'autre, envisagent quatre hypothèses importantes en pratique.

1. **Innavigabilité** du navire.

Aussi bien du point de vue nautique que commercial, dès lors que le transporteur établit sa diligence initiale (fourniture d'un navire en état de satisfaire au transport, v. supra).

2. **Faute nautique**.

Règle maritime traditionnelle reprise par les deux législations, en dépit d'une différence de terminologie.

Définition :

- actes ou négligences du capitaine, marin, pilote ou préposé du transporteur ;
- relativement à la navigation (« the navigation or the management of the ship »).

Exemples : naufrage à la suite d'une mauvaise interprétation d'une carte, d'une manœuvre manquée ; erreur de ballastage ; non-respect d'une priorité ...

Cette faute dite **nautique** s'oppose à la faute **commerciale**, sans rapport avec la conduite du navire et commise dans l'administration du navire et de sa cargaison (« in the management of the cargo »), et dont le transporteur doit répondre.

Exemples : manipulation dommageable à la marchandise, conservation défectueuse en raison d'une défaillance de la ventilation, pollution de produits par d'autres placés à proximité ...

Remarque : Certaines fautes peuvent être délicates à qualifier. Discussions et jurisprudence incertaine dans certains cas importants en pratique : faute de ballastage, d'arrimage (dans la mesure où cette dernière concerne la protection de la marchandise mais peut également compromettre la stabilité du navire).

Effets.

A condition d'en établir l'existence. le transporteur ne répond pas de sa faute nautique, ni de celle de son préposé (au contraire de la règle de droit commun selon laquelle l'entrepreneur est responsable du fait de ceux qu'il emploie).

Remarque importante :

Cet avantage exorbitant fait à l'armateur a toujours été vivement critiqué par les chargeurs. Sa disparition (ainsi que celle d'autres causes) constitue une des victoires essentielles des Etats à l'origine de l'adoption des **Règles** de Hambourg.

3. Incendie.

Exonère le transporteur dans les deux législations, mais chargeur et destinataire restent admis à prouver que l'incendie est dû à sa faute.

Cas excepté maintenu par les Règles de Hambourg.

4. Acte de sauvetage ou d'assistance.

Moyen justifié dès lors que pèse sur le capitaine une obligation légale d'intervenir. Exonération même si la tentative échoue.

Réserve apportée par les Règles de Hambourg : l'assistance aux biens n'emportera cas excepté que si elle est demeurée raisonnable.

2) Mise en œuvre des cas **exceptés**.

- Le transporteur doit prouver l'existence d'un des cas exceptés et, de surcroît, démontrer que le dommage y trouve sa cause. Il

n'y a donc pas de présomption de causalité comme en droit terrestre international (supra). Ceci établi, il en tire a priori sa libération.

Pour la Convention de Bruxelles (art. 4 bis), ces moyens sont utilisables, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

- Cependant, possibilité d'une réintroduction de la responsabilité du transporteur par la preuve contraire, plus précisément celle de sa faute autre que nautique (art. 27 in fine, loi 1966), apportée par le chargeur ou son ayant droit.

Selon les cas, le transporteur peut alors endosser l'entière responsabilité ou bénéficier d'une mitigation.

Ex. : emballage défectueux et arrimage insuffisant.

Rappel :

Les **Règles de Hambourg** révèlent une profonde mutation par l'abandon de l'énumération **traditionnelle** des cas exceptés.

§ 2. — Réparation.

A. — Règles d'évaluation du dommage.

- **La loi de 1966** ne donne aucune indication. D'où, application du droit commun : l'indemnité doit comprendre la perte subie comme le gain manqué, dès lors que le préjudice était prévisible et constitue une suite immédiate et directe de la défaillance du transporteur (v. supra, p. 70).

La réforme de 1986 précise que la valeur de la marchandise est déterminée 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 de marchandises de même nature et qualité.

- **Convention de Bruxelles**, amendée en 1968. Selon l'art. 4-5 b, l'indemnité est calculée par référence à la valeur de la marchandise au jour et au lieu de déchargement. Cette valeur est déterminée d'après des modalités semblables à celles du droit interne (V. supra).

B. — Principe d'un plafonnement de la réparation.

1) Détermination de la limitation.

Les limites légales s'appliquent à la totalité du préjudice, sans exclusion. Elles résultent de l'application d'un taux de base à une unité définie. Pour la Convention de Bruxelles, elle est applicable quel que soit le fondement de l'action en responsabilité, contractuel ou extra-contractuel (art. 4 bis 1) ;

Rigidité des plafonds *légaux* : nullité de toute clause tendant à fixer une limite plus faible.

a) Taux.

- **Pertes et avaries :**

Le droit français (D. 5 oct. 1987) s'est aligné sur le régime international (Conv. **Brux.**, art. 4-5, mod. 1968 et 1979).

Double limite, la plus élevée étant appliquée :

- **666,67 D.T.S.** par *colis* ou *unité* ;
- **2 D.T.S.** par *kilo de poids brut* de marchandise perdue ou endommagée.

— **Retard** : La Convention de Bruxelles s'en remet aux droits nationaux. En France, en l'absence de précision, le retard ne sera soumis aux limitations précitées que pour les dommages matériels (les autres éléments du préjudice sont donc à réparer selon le droit commun).

Remarques :

— Les pays qui n'ont pas ratifié le Protocole de 1968 conservent l'ancien et unique plafond fixé à 100 livres sterling (valeur or). Ceux qui n'ont adopté que cette seule réforme sont soumis à la double limite de 10 000 et 30 francs or (Poincaré).

— *Difficulté de conversion* en raison de l'abandon actuel de toute référence des monnaies nationales à l'or (*supra*, p. 90). L'opération est à effectuer en France selon les modalités indiquées par le Ministre des Relations extérieures.

— **Les Règles de Hambourg** consacreront une légère modification (art. 6) :

- 835 par *colis* ou *unité de chargement*.
- 2,5 par *kilo de poids brut*.

La situation des usagers n'a pratiquement pas été améliorée (l'augmentation n'absorbant pas les effets de l'érosion monétaire).

b) Unité de base.

Double référence : poids (kg), *colis* ou *unité*.

— *Poids* : par *kilo de poids brut* manquant. Le conditionnement est donc compris.

— *Unité ou colis* :

Il faut entendre par *unité de fret* celle qui est *mentionnée* au *connaissance*, en particulier à l'occasion de transports en vrac.

Le « *colis* » est à comprendre comme toute charge *individualisée* et *spécifiée* comme telle sur le document de transport.

Ex. : est un « *colis* » un véhicule transporté.

Cas particulier des *conteneurs* : si le *connaissance* en énumère le contenu et donne les références d'*individualisation*, la limite s'entend pour chaque *colis* mentionné, et non par *conteneur*.

Ex. : la mention « un *conteneur* » vaut pour un *colis*. Celle « un *conteneur* » de 20 caisses *individualisées* par *marquage* vaudra pour 21 *colis* (20 + 1).

Remarque : les **Règles de Hambourg** consacrent explicitement ces solutions (art. 6-2).

2) Exceptions à la limitation.

a) Clauses contraires.

Possibles, à condition d'imposer une élévation des plafonds (en raison du caractère impératif des textes).

b) Faute du transporteur.

Exclusion de tout plafonnement en cas de *dol* ou faute inexcusable (article 4-5 e de la **Convention de Bruxelles** modifiée et art. 28 L 1966, mod. 1986), c'est-à-dire lorsqu'il est prouvé « que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ».

Remarque: Les Règles de Hambourg donnent aussi effet au *dol* et à la faute inexcusable (définie différemment par l'art. 8-2).

c) La prévoyance de l'usager.

En pratique, par le biais d'une déclaration de valeur insérée au connaissance, afin de substituer au montant légal la somme déclarée (art. 28, loi 1966 ; art. 4-5, Conv. Brux.).

Moyen peu usité en raison du recours fréquent à l'*assurance* sur facultés, contractée en vue de couvrir les marchandises transportées à bord d'un navire.

Addendum : Notions sommaires sur l'assurance maritime.

Importance pratique des assurances maritimes, dont les principes ont d'ailleurs inspiré toutes les assurances dans le domaine des transports.

Distinction capitale entre :

- Assurances « **sur corps** » : relatives au moyen de transport.
- Assurances « **sur facultés** » : relatives à la marchandise, objet du transport.

En pratique, existence de plusieurs types de contrat :

- Sur police particulière : c'est une assurance au voyage.
- Sur police flottante: soit police d'abonnement, soit police à alimenter.

Tout risque n'est pas assuré: exclusion de certaines causes de sinistre (vice propre de la chose, fait ou faute de l'assuré) et de certaines sortes de dommages (préjudice commercial), d'autres n'étant couverts que moyennant prime spéciale.

Relativement au risque assurable, distinction classique entre.

- Les assurances « tous risques », couvrant les dommages matériels (pertes, avaries) qui résultent d'événements de force majeure, sauf risques expressément écartés.
- Les assurances « F.A.P. sauf » (ou « francs d'avaries particulières, sauf ») qui ne concernent que les avaries communes et les avaries particulières énumérées dans la police.

Observation : par une remarquable extension, lorsque dans un transport successif une partie est maritime, les règles de l'assurance maritime s'appliquent à l'ensemble de l'opération considérée dans son indivisibilité (et donc même à la portion terrestre).

Remarque : **Avaries communes.**

Risque spécial aux transports sur mer (et dans le bassin rhénan) et constitué par tout sacrifice et toute dépense extraordinaire, faits volontairement pour la sécurité du navire et de sa cargaison (à condition qu'il y ait un résultat utile). Donne lieu à une contribution proportionnelle de la part de tous les intéressés.

Section 5. — Contentieux

§ 1. — Exercice de l'action.

A. — Titulaire du droit d'action.

a) A priori l'action étant de nature contractuelle, seule peut agir une partie au contrat de transport maritime. Soit, selon les cas :

- Le chargeur ou le destinataire. Difficultés parfois, selon le type de connaissance, dans la **détermination** de ce dernier. En principe, c'est le porteur régulier pour le connaissance au porteur ou à ordre (le dernier endossataire dans ce cas), ou le destinataire mentionné par le titre nominatif.
- Tout cessionnaire régulier des droits des susnommés.
- Un commissionnaire porté sur le connaissance comme chargeur ou destinataire.
- L'assureur subrogé.

Mais en aucun cas le propriétaire de la marchandise en cette seule qualité.

b) Cependant, dans un arrêt du 25 juin 1985, la Cour de cassation a décidé qu'en cas d'émission d'un connaissance, **seul son porteur légitime** peut exercer l'action en responsabilité en raison des avaries causées à la cargaison, suite à l'exécution défectueuse du transport (ayant seul droit à la livraison, il est seul habilité à agir en réparation). Position en général reprise par les juges du fond.

B. — Contre qui agir ?

En principe, exercice de l'action contre le transporteur. Sa détermination peut faire difficulté dans certaines hypothèses : ainsi, **quid lorsqu'un navire est affrété pour être utilisé par l'affrèteur sur une ligne qu'il exploite ?** L'action est à exercer contre celui (frêteur ou affrèteur) qui, selon les circonstances, apparaît comme transporteur.

§ 2. — Compétence.

A. — Droit interne.

Application des règles du droit commun (supra, p. 77), tant pour la compétence *ratione materiae* que pour la compétence *ratione loci*, étant entendu que la première est d'ordre public : art. 54 décret 1966.

Le texte sur les transports maritimes ajoute **aux** règles du Code de procédure civile compétence au tribunal de chargement ou à celui de déchargement, s'il est situé sur le territoire national.

Clauses sur la compétence :

Fréquence des stipulations attributives de compétence et des clauses compromissaires. Validité appréciée selon le droit commun.

B. — Convention de Bruxelles.

Absence de toute disposition particulière. Application du droit commun.

C. — Règles de Hambourg (art. 21).

Elles consacreront une innovation en donnant au demandeur le choix entre les tribunaux dans le ressort desquels est situé soit :

- l'établissement principal du défendeur (à défaut sa résidence habituelle) ;
- le lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un établissement, une succursale ou une agence qui l'a conclu ;
- le port de chargement ou de déchargement ;
- ou un autre lieu prévu au contrat.

S'y **ajoute** le tribunal du lieu où le navire a été saisi (ou un autre **appartenant** au même propriétaire). Mais le défendeur **peut** obtenir le renvoi devant une des **juridictions** susmentionnées à condition de fournir une garantie suffisante.

Possibilité de clauses compromissaires (art. 22-1).

§ 3. — Conservation et exercice du recours.

A. — Diligence imposée au réceptionnaire.

Système souple s'opposant à la rigueur des transports terrestres depuis les réformes de 1936 et 1966, inspirées de la Convention de Bruxelles (alors que le Code de commerce avait établi une fin de non-recevoir draconienne).

Règles : art. 57 décret 1966 ; art. 3-6, Conv. Brux.

- En cas d'avaries ou de pertes partielles, obligation pour le réceptionnaire d'adresser au transporteur des réserves écrites :
 - au plus tard au moment de la livraison si les dommages sont apparents ;

— dans les trois jours en cas de dommages non apparents (la loi française ne comprend pas les jours fériés, à l'inverse de la Convention).

— En cas de perte totale, aucune formalité n'est prescrite.

Effets attachés à l'absence de réserves :

Aucune conséquence sur la recevabilité de l'action en responsabilité : donc, absence de forclusion dans les transports maritimes.

Mais, conséquence d'ordre probatoire : **jusqu'à** preuve contraire, l'inaction du réceptionnaire laisse entendre que les marchandises ont été reçues telles que décrites dans le document de transport.

Conclusion : cette règle originale gêne les deux intéressés. Alors que le transporteur n'est pas protégé par une forclusion, le destinataire doit la combattre en établissant l'antériorité du dommage à la livraison.

Les deux textes donnent au transporteur le droit à une constatation contradictoire de l'état de la cargaison à sa réception. Vaut dispense de réserves.

Remarque :

Les **Règles de Hambourg** (art. 19) consacreront plusieurs modifications :

- délais : avis de dommages à donner le premier jour ouvrable en cas de dommages apparents ; sinon, dans les 15 jours,
- existence d'une fin de non-recevoir en cas de retard en l'absence d'avis par écrit dans les 60 jours de la remise.

B. — Prescription.

Durée : un an (art. 32 loi 1966 et 58 décret 1966 ; art. 3-6 Conv. de Bruxelles). Possibilité de prolongation conventionnelle. Le délai est identique pour les actions contre les consignataires et entrepreneurs de manutention.

Point de départ :

- perte totale : jour où la marchandise aurait dû être livrée,
- autres cas : jour de la livraison ou de l'offre de remise.

Suspension et *interruption* : selon les règles de droit commun (supra, p. 81).

Action recoursoire : Prescription de **trois mois**, à compter de l'action contre le garanti ou du règlement à l'amiable par celui-ci (art. 32 loi 1966 ; art. 3-6 bis Conv. Brux.).

Remarque : **Règles de Hambourg, art. 20-1.**

Elles introduisent une disparité en portant à **deux ans** le délai de prescription. Possibilité pour celui à qui réclamation est adressée de prolonger le délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de cette réclamation (prolongation renouvelable) : art. 20-4.

Action *recoursoire* : application de la loi de l'Etat ou les poursuites sont engagées (avec un minimum de 90 jours) : **art. 20-5.**

CHAPITRE II. — TRANSPORTS MARITIMES DE PASSAGERS

Observation :

Interne ou internationale, la réglementation ne concerne pas l'affrètement (par exemple d'un paquebot). De plus, elle est de nature impérative ; d'où interdiction des clauses allégeant la situation du transporteur (art. 33, loi 1966 ; art. 9 Convention de Bruxelles du 29 avril 1961).

L'activité du transport maritime de passagers a connu un développement majeur à la charnière des XIX et XX^e siècles. Si l'avion a depuis assuré le relai pour les longues traversées, le transport par mer de personnes conserve son actualité et son intérêt, s'agissant des courtes liaisons et des croisières.

§ 1. — Le contrat de transport.

Convention par laquelle un armateur (transporteur) s'oblige à acheminer sur un trajet défini une personne qui s'engage à acquitter un prix de passage (art. 34, loi 1966).

Exclusion de la réglementation des passagers clandestins et des transportés bénévolement (art. 62 D. 1966), sauf si le transport gratuit est effectué par une entreprise de transport maritime (Comparer avec la Convention de Varsovie, supra, p. 105).

A. — Document et preuve.

Le contrat de transport étant de nature consensuelle, le document ou « billet de passage » prescrit (art. 34, loi 1966) n'a qu'une fonction probatoire : constatation des obligations des parties. Il n'est d'ailleurs pas exigé pour les opérations modestes (cf. art. 35, loi 1966 : usage du ticket).

Mentions (art. 63, D. 1966) : celles nécessaires à l'identification des parties, du déplacement faisant l'objet du contrat (nom du navire, date et lieu d'embarquement, de débarquement, escales ...), et à la stipulation du prix de passage.

Aucune énonciation n'est imposée à peine de nullité.

L'accord est conclu *intuitu personae* : son bénéfice ne peut être cédé à un tiers sans accord du transporteur (art. 64, décret 1966).

Preuve : application des règles classiques. Pour le transporteur, le contrat est toujours de nature commerciale. Il est généralement civil pour le passager.

B. — Obligations des parties.

1) Passager.

— Principalement : paiement du prix (art. 66 et s. décret 1966).

Les textes précisent que l'obligation subsiste même en cas de retard, ou de renonciation au déplacement. Un empêchement de force majeure ou le décès du passager mettant obstacle au transport laissent un quart de prix au transporteur s'il a été avisé avant l'embarquement. L'avis non donné à temps, ou la survenance de ces événements après commencement du voyage n'ont aucun effet : le prix reste dû.

Garantie : les créances nées du contrat au profit du transporteur sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages et véhicules de tourisme enregistrés.

- Accessoirement : respect des conditions de transport (date et lieu d'embarquement ...) et des prescriptions relatives à la vie à bord, en particulier à une certaine discipline (pour raison de sécurité ; art. 72, décret 1966). A cet égard le capitaine dispose de pouvoirs particuliers.

2) Transporteur.

Obligation essentielle de conduire le passager sain et sauf à destination, dans les conditions promises.

Pour ce faire, obligation de mettre et de conserver en état de navigabilité un navire, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré, et de faire toutes diligences pour assurer sécurité aux passagers (art. 36, loi 1966 ; art. 3, Conv. Brux.).

Remarques :

- Le décret de 1966 se prononce sur les effets sur le contrat résultant de certaines contraventions aux obligations (application du droit commun). Ainsi, une modification importante imposée par un transporteur n'ayant pas fait diligence (horaire, itinéraire, escale ...) autorise une demande en résolution et en réparation (art. 70). Même conséquence à la suite d'une **interruption** prolongée du voyage, lorsque le transporteur n'établit pas sa libération et ne **procède pas** au **déplacement** sur un autre navire (art. 71).
- Une loi de décembre 1988 (mod. L. 1966) autorise le transporteur maritime de passagers à refuser l'embarquement ou le débarquement de personnes qui ne seraient pas munies des pièces et documents nécessaires pour entrer dans le pays de destination ou d'escale.

§ 2. — La responsabilité du transporteur.

A. — Principe.

¹ Le transporteur maritime de passagers est tenu d'une **obligation contractuelle** (cf. l'arrêt fondamental de 1911, supra, p. 97) **de sécurité**. Toute atteinte à l'intégrité corporelle du passager le rend donc responsable s'il est établi qu'il a contrevenu aux prescriptions de l'article 36 (loi 1966).

Mais **distinction** :

- 1) Si la mort ou les blessures ont été « causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout autre sinistre

majeur», la responsabilité du transporteur est présumée, sauf à lui d'établir que l'accident n'est imputable ni à sa faute, ni à celle de ses préposés (art. 38).

Remarque :

- Il s'agit en l'espèce d'une présomption simple, jouant dans des hypothèses où, a priori, le passager n'a aucune initiative laissant entendre qu'il pourrait intervenir de manière causale.
- la distinction entre faute nautique et faute commerciale est ici exclue.

2) Si l'accident a une autre origine (en particulier s'il a une cause individuelle), la preuve de la non-observation des prescriptions de l'article 36 incombe à la victime.

Remarques :

- Ce système est directement inspiré de celui de **Convention de Bruxelles** de 1961. Il consacre une atténuation de la rigueur réservée au transporteur par la jurisprudence antérieurement à 1966.
- La **Convention d'Athènes** n'apporte pas de modification déterminante : la responsabilité du transporteur fait l'objet d'une présomption simple tombant devant la preuve contraire.

B. — Réparation.

1) Principe d'une limitation.

- Convention d'Athènes : 700 000 F-or Poincaré, par passager et par transport.
- Droit français : L'ancien plafond de 82 000 F (D. 1967) est aligné depuis 1986 (L. 23 déc.) sur le montant prévu par la Convention de 1975 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, soit 46 666 D.T.S. par passager.

2) Mais réparation intégrale en cas de *dol* ou de faute inexcusable, entendue comme une faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

Les sommes dues sont garanties par un privilège sur le navire.

§ 3. — Contentieux.

— Droit d'action :

Selon l'article 42 de la loi de 1966, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans le cadre défini par cette loi : rejet du moyen laissé en droit terrestre aux ayants droit en raison de la stipulation pour autrui à leur profit (cf. supra, p. 98).
Donc, rupture avec la jurisprudence « Champollion » ou « Lamoricière ».
Même règle dans les Conventions de Bruxelles ou d'Athènes.

— Compétence.

Art. 73, décret 1966 : application des règles du droit commun. De plus, l'action peut être portée devant le tribunal du port d'embarquement ou celui de débarquement, lorsqu'il est situé sur le territoire de la République française.

— **Prescription.**

Délai de **deux ans** (art. 41, loi 1966 : art. 11, Conv. **Brux.**), quel que soit le demandeur.

Point de départ (art. 74, décret 1966) :

- Jour du débarquement, ou celui où il aurait dû se faire.
- Jour du décès (s'il est postérieur au débarquement), avec pour **maximum** 3 années à compter de ce débarquement.

Remarque :

La Convention de Bruxelles précise que lorsque le passager n'a pas protesté dans les 15 jours de son débarquement, il est présumé avoir débarqué sain et sauf (art. 11-1). La législation interne ne connaît pas cette présomption simple.

§ 4. — Bagages.

Règles posées par la **loi de 1966** (art. 43 à 46) et le décret de 1966 (art. 75 à 77). **Même** inspiration que la **Convention de Bruxelles** du 27 mai **1967** sur le transport des bagages des passagers (règles reprises par la Convention d'Athènes).

Régime différent selon les catégories de bagages :

a) Bagages enregistrés et véhicules de tourisme (art. 43 loi 1966) :

- Le déplacement donne lieu à délivrance d'un récépissé.
- Responsabilité du transporteur comme en matière de transport de marchandises.
- Réparation plafonnée (D. 14 sept. 1984) :
10 000 F par passager pour les bagages.
30 000 F par véhicule (y compris les bagages qu'il contient).

b) Bagages de cabine (art. 44 loi 1966).

Non enregistrés : ni récépissé, ni prise en charge par le transporteur.

- Responsabilité du transporteur en cas de preuve de sa faute (ou de celle de ses préposés).
- Réparation limitée à 7 500 F par passager.

Remarque : le transporteur ne peut pas retenir des bagages de cabine, faute de paiement du prix de passage.

c) Objets précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord.

Application des règles du contrat de dépôt et exclusion de tout plafonnement (art. 44 in fine, loi 1966).

Prescription de toutes les actions dans le délai d'un an (art. 46, loi **1966**), courant à compter du débarquement du passager ou du jour où il devait avoir lieu.

§ 5. — Cas particulier : croisières maritimes.

Existence de dispositions protectrices des intérêts des clients des organisateurs de croisières maritimes dans la législation de 1966 (art. 47 à 49 loi 1966, 78 et 79 décret 1966). En particulier par :

- la précision des énonciations du billet de croisière, délivré à peine de nullité.
- l'affirmation d'une responsabilité a double titre :
 - pour manquement aux obligations inscrites sur le billet de croisière (art. 48, loi 1966);
 - pour les dommages survenus aux passagers et à leurs bagages (art. 49), quitte à permettre à l'organisateur un recours contre le transporteur maritime. Ceci explique qu'il ne peut alors être tenu davantage que ne le serait ce dernier.

Ce statut dérogatoire ne s'applique qu'aux croisières maritimes stricto sensu.

TITRE II. — AUTRES CONTRATS USITÉS DANS LES RELATIONS DE TRANSPORT

Division :

- Chapitre I. — La commission du transport.
- Chapitre II. — La location de moyens de transport.
- Chapitre III. — Transports successifs.

CHAPITRE I. — LA COMMISSION DE TRANSPORT

Section 1. — Généralités

— Définition du contrat de commission :

Convention par laquelle un commissionnaire s'engage envers un commettant à conclure pour le compte de celui-ci les actes nécessaires au déplacement d'une marchandise qu'il prend en charge, moyennant rémunération.

— Intérêt pratique :

Utilité du recours à un professionnel lorsque le déplacement est complexe (dimension internationale, pluralité des modes de transport ...), lorsque des choix sont à faire (dans les moyens, les modalités ...). La pratique des groupages permet d'ailleurs de bénéficier de prix plus avantageux.

— **Le commissionnaire :**

Professionnel qui se charge d'un transport, l'organise et le «soigne de bout en bout». Pour ce faire, il a sous sa responsabilité le choix des voies et moyens. Il est soumis à une réglementation professionnelle spécifique (V. supra, p. 31).

Concrètement :

- Le commissionnaire jouit d'une grande **liberté d'action dans** le cadre d'un contrat de confiance. Le régime de sa responsabilité en portera les conséquences.
- En qualité d'intermédiaire, il conclut les contrats nécessaires avec les transporteurs et autres auxiliaires de transport.
- Il traite en principe sous son nom, même s'il le fait dans l'**intérêt** de son client.

Remarque : le commissionnaire peut accomplir des opérations matérielles, voire effectuer une partie du déplacement (il est alors traité en voiturier pour cette fraction). Il peut également s'adresser à d'autres commissionnaires.

— **Distinction du contrat de commission de contrats voisins :**

Intérêt : régimes juridiques différents.

1) Commission et transport.

A la différence du voiturier, le commissionnaire n'exécute pas lui-même le transport, mais le fait assurer sous sa responsabilité par d'autres. C'est un organisateur soumis à un régime de responsabilité original (infra).

Remarques :

- Une grande confusion règne souvent en pratique en raison de la polyvalence de nombreuses entreprises.
- Assurant **lui-même** une partie du transport, le commissionnaire se verra appliquer distributivement les règles du contrat de transport et du contrat de commission.
- Lorsqu'un voiturier a traité en cette qualité, il ne peut se prétendre ensuite commissionnaire pour avoir fait **exécuter** le déplacement par un autre transporteur.

2) Commission et courtage.

Le courtier se borne à des actes d'entremise consistant à mettre en relation les contractants, sans les représenter ni conclure pour leur compte.

3) Commission et transit.

Le transitaire reçoit généralement une mission limitée d'agent de liaison entre deux modes de transport (réception, réexpédition, parfois entreposage et dédouanement).

Privé de la liberté reconnue au commissionnaire, il agit strictement selon les instructions reçues. D'où obligations et responsabilité selon les règles de droit commun du mandant salarié. Action en responsabilité soumise à la prescription de droit commun.

Pas de privilège spécial, contrairement au commissionnaire.

Profession actuellement libre, non réglementée au titre de la coordination.

Observations :

- Le contrat de commission est une figure juridique souvent inconnue à l'étranger. Il est également ignoré par les Conventions internationales qui ne s'appliquent donc pas aux relations commissionnaire-commettant.
- Fréquentes difficultés à qualifier le contrat, en raison de la multiplicité des activités des professionnels et de l'imprécision de la convention des parties (même constatée par écrit). Pouvoir des juges du fond.

Section 2. — Effets du contrat

obligations réciproques.

Contrat **synallagmatique** et **consensuel**, soumis aux dispositions spécifiques du Code de commerce (art. 96 à 102).

§ 1. — Obligations du commettant.

- Remise de la chose à transporter.
- Fourniture des indications et documents nécessaires à une correcte exécution du déplacement.
- Paiement des sommes dues, soit :
 - la **commission**, rémunération du **service** fourni (réglementée en matière d'affrètement routier).
 - les frais avancés par le commissionnaire (sur sa protection, v. infra).
Pratique fréquente du compte-courant entre les contractants.

§ 2. — Situation du commissionnaire.

Le contrat de commission est un contrat de mandat à contenu complexe, car la liberté laissée au commissionnaire fait qu'il endosse des obligations beaucoup plus lourdes qu'un mandataire ordinaire.

Ainsi, il assure :

- L'organisation du transport.
- La conclusion des contrats pour le compte de son client qu'il ne fait souvent pas connaître (Cf. la lettre de l'art. 101, C. com.).
- Un devoir de conseil dans certains cas.

Cet engagement du commissionnaire explique et justifie :

- La sévérité du régime de responsabilité qui lui est réservé (infra).
- La protection que lui apporte un **privilège spécial**, en garantie des sommes que lui doit le commettant (art. 95 C. com.) :

a) **Fondement** : sûreté reposant sur la notion de gage tacite constitué par celui qui remet la marchandise.

b) **Assiette** : supérieure à celle du privilège du transporteur (supra, p. 57), puisqu'il n'est exigé aucun lien entre la créance garantie et la marchandise détenue.

Conséquence : le commissionnaire peut donc exercer son droit sur un envoi à propos de créances afférentes à des opérations antérieures.

c) **Exercice** :

- suppose la qualité de commissionnaire,
- implique la bonne foi du garanti, c'est-à-dire la croyance au droit de propriété (ou du moins de disposition) de celui qui confie la marchandise.

d) **Effets** : Confère un droit de rétention et, sur le produit de la vente, un droit de préférence. Le privilège ne survit pas à une dépossession.

Le commissionnaire peut :

- faire procéder à la vente judiciaire des marchandises (art. 83, C. com.),
- se faire attribuer la marchandise par voie de justice à concurrence du montant de sa créance (art. 2078, C. civ.).

Section 3. — Responsabilité du commissionnaire

Articles 97 à 99 C. com. Régime de responsabilité caractérisé par :

1. L'obligation de résultat à sa charge. Donc :
 - Le commettant n'a pas à prouver la faute.
 - Le commissionnaire ne peut se libérer par la preuve de son absence de faute. Le doute joue contre lui.
2. La double responsabilité pesant sur lui : de son fait personnel comme de celui des substitués.

§ 1. — Responsabilité du fait personnel.

Principe.

Engagé à soigner le transport, le commissionnaire répond de tout ce qui prépare ou suit le déplacement (à l'exclusion de celui-ci, dont répond le voiturier).

Exemples :

- mauvais choix du voiturier ou des modalités d'expédition ;
- instructions non respectées ;
- erreur dans l'établissement des documents, ou dans leur utilisation ;
- non-conservation du recours du commettant.

— Réparation.

Application des règles de droit commun. Mais possibilité de :

- **limitation directe** : La loi Rabier ne concernant pas le contrat de commission, les parties peuvent écarter ce régime de responsabilité (par des clauses d'exonération ou limitatives de réparation). Validité, sauf *dol* ou faute lourde.
- **limitation indirecte** par application des règles du contrat de transport.

Exemple : un commissionnaire condamné pour avoir laissé périr le recours contre le voiturier ne peut être tenu que dans la limite de ce qu'aurait dû ce transporteur (d'où application éventuelle des plafonds réglementaires ou édictés par les Conventions internationales).

§ 2. — Responsabilité du fait d'autrui.

L'article 99 du Code de commerce déclare le commissionnaire « garant » des voituriers et commissionnaires intermédiaires auxquels il a confié la marchandise. Il répond donc de toute la chaîne du transport.

Remarque : Mal rédigé, ce texte n'en fait pas un assureur tous risques, mais précise qu'il est tenu pour autrui (c'est-à-dire toute personne qu'il a choisie : transporteur, autre commissionnaire, transitaire ...).

Justification de la règle.

- Choix laissé et confiance faite au commissionnaire. Il n'est donc pas responsable de celui qui lui serait imposé (et reste alors simple mandataire).
- *Éviter* au commettant les difficultés de preuve (alors surtout qu'il ignore souvent l'identité des substitués). Il appartient au commissionnaire de déterminer contre qui ultérieurement exercer son recours (*infra*).

Avantages attachés à la règle :

- Le commettant peut se limiter à agir contre le seul commissionnaire, sans avoir à rechercher le véritable responsable.
- Pour lui, le recours contre le commissionnaire peut jouer comme une véritable garantie contre l'insolvabilité du véritable responsable.

Régime de la responsabilité.

Le commissionnaire emprunte la responsabilité de ceux auxquels il a confié l'envoi. Responsabilité solidaire.

Donc :

- Le fait du substitué n'est pas pour lui « le fait du tiers » qui d'ordinaire libère le débiteur.
- Le commissionnaire ne peut pas être responsable dans les cas dégageant le transporteur (par ex. force majeure, faute nautique en matière maritime ...). De même en cas de perte du recours contre le substitué par la négligence du commettant ou du destinataire.

— Quant à la **réparation**, le commissionnaire ne peut être condamné à plus que le véritable responsable du dommage. Il profite donc de plein droit des limitations fixées en faveur des transporteurs par un texte de caractère législatif ou réglementaire (à condition d'apporter la preuve de la survenance du dommage sur le parcours assuré par le professionnel concerné).

Une limitation conventionnelle convenue avec un substitué ne peut être opposable au commettant qui l'ignore en contractant.

Remarque : Exclusions de responsabilité et limitations directes de réparations sont possibles, à condition d'avoir été connues et acceptées par l'expéditeur lors de la conclusion du contrat. Preuve à rapporter par le commissionnaire. Ex. : Conditions générales de transport des envois de détail remis aux groupeurs ou Conditions générales de la Fédération française des commissionnaires et auxiliaires de transport.

§ 3. — Contentieux.

a) Droit d'action.

Expéditeur et destinataire peuvent exercer l'action en responsabilité contre le commissionnaire. En vertu de leur droit direct, possibilité également d'agir contre le ou les professionnels substitués, sauf exception (par exemple dans les transports internationaux par fer ou aérien où le droit d'agir est réservé à celui qui figure sur le document de transport).

b) Forclusion.

L'article 105 C. com. ne vise que l'action contre le voiturier et ne peut donc être invoqué dans les rapports commettant-commissionnaire, en ce qui concerne la responsabilité personnelle de ce dernier.

Cependant, recherché en tant que répondant d'un substitué, le commissionnaire peut bénéficier indirectement du jeu de la règle : celle-ci est invocable lorsque le transporteur dont il répond peut l'opposer et alors qu'il n'a commis aucune faute (il n'avait pas, par exemple, à assurer l'accomplissement des formalités de l'art. 105 C. com.).

c) Prescription.

L'article 108 C. com. soumet à la prescription annale les actions auxquelles le contrat de transport peut donner lieu contre le commissionnaire.

d) Recours.

— Principe : Dans le cadre de sa responsabilité pour autrui, le commissionnaire dispose d'une action *récursoire* contre le substitué, entrepreneur indépendant.

Prescription : selon l'article 1084 C. com., ce recours est soumis à une courte prescription d'un mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le commissionnaire garanti (3 mois en matière maritime, art. 32, loi du 18 juin 1966).

Si le recours est exercé contre un transporteur dans le cadre d'un transport international, application des délais de prescription des Conventions internationales (Cf. supra).

— **Application :**

1. Procédure : le commissionnaire peut, à son choix, se laisser poursuivre et appeler ses substitués en garantie (action récursoire proprement dite), ou, pour des considérations commerciales, d'abord indemniser le commettant et ensuite assigner ses substitués (son action est alors une action principale).

Mais, depuis un revirement de jurisprudence (1982), il ne peut en principe agir contre le substitué que s'il établit avoir désintéressé le créancier de l'indemnité ou s'être obligé à le dédommager.

2. Hypothèse de pluralité de commissionnaires.

Situation fréquente dans laquelle le commissionnaire sous-traite l'opération à un confrère, et ainsi de suite. Qu'en est-il de la responsabilité du commissionnaire intermédiaire ?

Jurisprudence fluctuant entre deux solutions :

— Ce commissionnaire assume une responsabilité dans les mêmes conditions que le commissionnaire chargeur. Le rang occupé dans la chaîne du transport n'est donc pas pris en considération.

— Le commissionnaire intermédiaire ne répond que de son propre fait. Sa responsabilité est donc soumise à la preuve de sa faute.

Les tribunaux semblent actuellement revenir à la première thèse.

CHAPITRE II. — LA LOCATION DE MOYENS DE TRANSPORT

Convention **pouvant** en principe porter sur n'importe quel moyen de transport. La pratique connaît surtout la location de véhicules routiers (camions) et celle d'aéronefs. Utilisation également par la S.N.C.F. de wagons appartenant à des particuliers (actuellement au nombre de 67 500, sur un total de 180 000 unités immatriculées).

Sur l'affrètement maritime, v. supra, p. 117.

Section 1. — Location de véhicules routiers

Cadre juridique : En principe, soumission de la relation loueur-locataire aux dispositions du **Code civil** relatives au louage de choses (art. 1720 s.). Mais depuis mars 1986, existence d'un **contrat type** de location de véhicule avec chauffeur. Ses règles sont applicables de plein droit à toutes les formes de location avec chauffeur, en l'absence de convention écrite entre les parties en vue de définir contractuellement leurs rapports.

§ 1. — L'existence du contrat de location.

Définition.

Convention par laquelle un loueur met à la disposition d'un preneur un véhicule pour un temps (ou une opération) déterminé, moyennant paiement d'un prix.

En raison de la confusion fréquente des activités sur une même tête, il est parfois difficile de distinguer location et transport pour compte d'autrui.

Pourtant, **intérêts pratiques** : régimes juridiques spécifiques (en particulier, **responsabilité**), différence des statuts **professionnels** et de la réglementation des activités.

Difficultés encore accrues par l'absence courante d'un écrit constatant le contrat (de nature consensuelle).

Critère de distinction :

Recherché dans le titulaire de la **maîtrise** de l'opération. Elle passe au locataire et ne peut rester au loueur, sous peine de lui conférer la qualité de transporteur. Pratiquement, cette maîtrise réside dans le pouvoir de donner des instructions au chauffeur, relativement au déplacement à effectuer.

§ 2. — Effets du contrat de location.

A. — Application du droit commun du bail.

Articles 1709 **et suivants** du Code civil.

— Obligation pour le loueur de fournir au lieu convenu un véhicule apte à l'usage envisagé (avec ou sans personnel) (art. 1720 et 21, C. civ., art. 2 C. Type).

— Obligation pour le locataire de payer le prix de location et de restituer en bon état, au lieu prévu, le véhicule en fin de bail (art. 1732, C. civ., art. 4 C. Type).

Donc, **juridiquement**, le loueur ne prend pas en charge une marchandise en vue de la **déplacer**, mais fournit un engin de transport et n'est tenu que d'une obligation de moyens. C'est, éventuellement, le locataire qui prend la qualité de transporteur.

Conséquences : renversement de la situation par rapport au contrat de transport puisque, pratiquement, c'est le locataire qui assume les risques du transport (il n'a pas la protection dont bénéficie le cocontractant d'un voiturier).

B. — Modalités pratiques : location avec ou sans chauffeur.

Dualité de **formule**, aux conséquences différentes : par exemple, en ce qui concerne la responsabilité civile ou pénale pour infractions au Code de la route ou à la réglementation des transports, ou les dommages causés à la marchandise. Tout dépend du lien de préposition affectant le chauffeur.

1) Le chauffeur est l'employé du locataire.

Pas de difficulté, le locataire endosse, en qualité de commettant, les conséquences des actes de son préposé.

2) Le chauffeur est l'employé du loueur.

Règle de principe : la responsabilité des fautes du chauffeur incombe à son **commettant**, donc à celui qui a pouvoir de lui donner les instructions sur la manière d'exécuter ses fonctions.

Difficulté : qui est ce commettant, loueur ou locataire ?

Jurisprudence : thèse du dédoublement de la situation du chauffeur. Sauf stipulations contraires, les tribunaux distinguent entre :

- Ce qui concerne l'état, l'entretien et la conduite du véhicule : le chauffeur demeure le préposé du loueur, son commettant habituel (art. 5 C. Type). Ce dernier répond donc, par exemple :
 - de la vitesse excessive, du non-respect de la signalisation ... (art. 10 C. Type).
 - du vice ou du défaut caché du véhicule (cf. la garantie du bailleur : art. 1721, C. civ.).

Jurisprudence plus hésitante pour les opérations de calage et d'arrimage. L'art. 5 C. Type les met à la charge du loueur, du point de vue de la sécurité de la circulation.

Preuve à rapporter par le locataire, le doute bénéficiant au loueur.

- Et les opérations autres que la conduite, spécialement celles qui intéressent l'utilisation du véhicule (chargement, déplacement ...) et la cargaison : le chauffeur devient le préposé occasionnel du locataire. Ce dernier endosse ainsi les conséquences (art. 6 C. Type) :
 - de l'abandon sans surveillance du véhicule ;
 - d'un détournement de l'envoi ... Cependant, l'art. 5 C. Type déroge à cette solution en assimilant à une opération de conduite la protection du véhicule contre le vol dans des conditions normales de vigilance.

§ 3. — Contentieux.

- Inapplicabilité de la fin de non-recevoir de l'article 105 du Code de commerce.
- Prescription de droit commun : soit, pour l'action contre le loueur, délai de 10 ans à compter des faits qui la motivent (Cf. art. 189 bis, C. com.).
- Possibilité pour le loueur d'opposer à l'action en responsabilité l'existence d'une clause sur la réparation, à condition de prouver sa connaissance et son acceptation par le locataire lors de la conclusion du contrat (par ex. ; les Conditions générales de la Chambre syndicale nationale des loueurs de véhicules industriels fixant une limite à 12 000 F par tonne utile de matériel mis à disposition).

Section 2. — Location d'aéronefs

Pratique courante (Ex. : transports de voyageurs par vol « charter ». Opération relevant également des règles des articles 1709 et suivants du Code civil.

Cependant, existence :

- de textes particuliers (art. 125 et 126, C. av. civ.) précisant que l'équipage demeure sous la direction du propriétaire de l'aéronef, celui-ci restant tenu des obligations légales et solidairement responsable avec le locataire de leur violation.

Le propriétaire et l'exploitant répondent également solidairement vis-à-vis des tiers des dommages causés.

- de la Convention de **Guadalajara** (18 septembre 1961), complémentaire à la Convention de Varsovie, en vue de l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel. Texte débordant le domaine de la location et réglant les difficultés que pose la substitution d'un transporteur à un autre.

CHAPITRE III. — TRANSPORTS SUCCESSIFS

Hypothèses et définitions.

L'organisation de l'activité des transports et les progrès techniques sont à l'origine de nombreux aménagements pratiques. Certaines combinaisons échaffaudées peuvent conduire à de sérieuses difficultés d'ordre juridique, spécialement lorsqu'il s'agit de se prononcer sur les **responsabilités en jeu**.

Fréquence actuelle des **transports successifs**, c'est-à-dire de déplacements de marchandises requérant les services de plusieurs transporteurs.

Ex. : succession, au terme d'un parcours par voie maritime, d'un trajet par voie ferroviaire, terminé par un **camionnage**.

Les transports successifs peuvent être :

- 1) **Homogènes**, c'est-à-dire soumis à un même régime juridique. Situation simple, aisément traitée.

Ex. : marchandise déplacée par plusieurs transporteurs ferroviaires et circulant sous une lettre de voiture C.I.M.

- 2) **Combinés**, lorsque les transporteurs assurant le déplacement sont soumis à des **régimes différents**.

Ex. : transport routier relevant pour une partie de la C.M.R., et pour une autre, du régime interne.

Ces transports peuvent d'ailleurs être **mixtes**, lorsqu'ils sont réalisés par des modes différents (transport par rail, puis par route), voire **superposé** (un mode est chargé sur un autre : camion sur un navire).

Les expressions transport **multimodal** ou **intermodal** ont acquis droit de cité. Variété de transport combiné, cette technique suppose un acheminement de la marchandise, en vertu d'un titre unique, impliquant l'usage d'au moins deux modes de locomotion différents.

Remarquable développement de cette pratique favorisé par l'usage de moyens facilitant la manutention et le transbordement des marchandises (tels les palettes et, surtout, les conteneurs).

Section 1. — Solutions en droit interne

La succession des transporteurs recouvre plusieurs combinaisons possibles.

§ 1. — Absence de lien entre les voituriers.

Situation sans difficulté, en raison de l'autonomie de chaque intervention.

Conséquences :

- les opérations de transport (comme les contrats conclus) sont indépendantes l'une de l'autre.
- application distributive à chaque déplacement du régime juridique qui lui est propre, sans contagion de l'un sur l'autre.

Remarque : l'absence de lien entre les transports successifs peut poser des difficultés à la charnière entre deux opérations (sur le rôle des transitaires, supra, p. 44).

§ 2. — Transport effectué sous un titre unique.

Si l'unicité du régime de droit applicable élimine les difficultés, la diversité de régime conduit à une impasse.

A. — Un régime unique est applicable.

Cas du transport **homogène** (supra). Il y a alors, sauf stipulation contraire, responsabilité solidaire des voituriers envers l'ayant droit qui peut donc actionner l'un quelconque d'entre eux.

B. — Plusieurs régimes applicables.

Cas des transports **combinés** ou **mixtes**.

Il existe alors un obstacle *juridique* au principe de la solidarité entre les différents transporteurs, puisque chacun voit sa responsabilité appréciée selon son propre régime. Or, l'idée de solidarité implique l'identité de régime.

Remarque :

La situation est heureusement simplifiée pour l'usager qui fait appel aux services d'un commissionnaire : il peut alors limiter son action à ce dernier (supra, p. 147).

Section 2. — Transports internationaux

Les **Conventions classiques** n'offrent que des solutions fragmentaires et incomplètes. D'où, adoption récente d'une **Convention sur le transport multimodal international**, non encore entrée en vigueur.

§ 1. — Règles particulières des Conventions unimodales.

Aucune convergence des solutions proposées. Seules quelques combinaisons sont envisagées.

A. — R.U.-C.I.M.

Article 2 sur les transports **mixtes**.

- **Transports visés** : ceux assurés sur des lignes régulières de service automobile ou de navigation qui complètent des parcours par voie ferrée (et inscrites sur la liste tenue par l'office central de Berne).
- **Règle** : tendance attractive, puisque s'appliquent les règles de responsabilité établies par les R.U.-C.I.M., même au transporteur non ferroviaire.
- **Tempérament** : ce régime tend à se voir substituer, dans le trafic fer-mer, celui proposé par l'article 48 des R.U.-C.I.M. : possibilité d'une réserve lors de l'inscription de la ligne maritime soumise à la C.O.T.I.F. permettant au transporteur de se prévaloir des causes d'exonération maritimes, s'il prouve que le dommage trouve sa source sur le parcours en mer. Pour le reste, application des seules R.U.-C.I.M.

B. — C.M.R.

- **Transports visés** : l'article 2 C.M.R. envisage les opérations au cours desquelles le véhicule est, sur une partie du trajet et sans rupture de charge, transporté par mer, voie navigable, fer ou air (système roll-on/roll-off, Kangourou, avion-cargo ...).
- **Règle** : application de la C.M.R. à l'ensemble du parcours.
- **Exception** : s'il est prouvé que le dommage s'est produit sur le parcours non routier et qu'il n'est pas causé par un acte ou une omission du transporteur routier, application à ce dernier, non de la C.M.R., mais du texte relatif au mode de transport emprunté.

C. — Convention de Varsovie.

- **Transports visés** : l'article 3¹ concerne les transports combinés.
- **Règle** : la Convention réserve ses dispositions à la seule partie aérienne du déplacement. A condition de respecter cette exigence, les parties sont autorisées à insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport.

Remarque générale :

Ces solutions partielles peuvent conduire à des conflits entre les Conventions internationales (ainsi, par exemple, incompatibilité entre les articles 2 de la C.M.R. et 31 de la Convention de Varsovie). Cet état de chose postule en faveur d'un texte général.

§ 2. — Convention de Genève sur les transports multimodaux internationaux.

Adoptée le 24 mai 1980 par la **Conférence des Nations-Unies** (dans le cadre de la **C.N.U.C.E.D.**). Entrera en application lorsque 30 Etats y seront Parties. L'avenir de cette Convention apparaît actuellement assez aléatoire.

Texte inspiré des **Règles de Hambourg** (V. supra, p. 19), destiné à régir de bout en bout, sous un contrat et un document uniques, un transport de marchandises effectué par au moins deux modes différents, les lieux de prise en charge et de livraison étant situés dans deux Etats différents.

A. — Domaine d'application de la Convention.

La Convention s'applique lorsque :

- le lieu de la prise en charge par l'entrepreneur de transport multimodal (E.T.M.) est situé dans un pays contractant.
Ou, de même, s'agissant du lieu de **livraison**.
- le déplacement se fait par « **au moins deux modes de transport différents** ».

Donc exclusion d'un transport successif opéré à l'aide d'un même moyen. Sont également exclues les opérations de ramassage et de livraison effectuées en exécution d'un contrat prévoyant un seul mode de transport.

Remarques :

- Cette Convention a la même tendance extensive que la C.M.R.
- Le droit est reconnu à l'expéditeur d'opter pour un transport fractionné et non multimodal.
- Obligatoire dès qu'il y a transport multimodal, la Convention déclare ne pas porter atteinte à l'application d'aucune Convention internationale ou législation nationale concernant la réglementation ou le **contrôle** des opérations de transport. Cette conciliation posera cependant problème dans l'avenir.

B. — Le document de transport multimodal.

- Imitation des Règles de Hambourg, dont la réglementation est en partie reprise.
 - Emission d'un document implicitement obligatoire. Titre négociable ou non, revêtu de la signature de l'E.T.M. (liberté des modalités).
 - Contenu imposant un maximum de mentions (art. 8) et, de ce fait, restreignant l'initiative laissée à l'E.T.M. Mais aucune énonciation n'est prescrite à peine de nullité.
 - Réserves possibles (art. 9), dans les mêmes termes que les Règles de Hambourg. En leur absence, le transporteur est réputé avoir reçu l'envoi en bon état apparent.
 - **Valeur probante du document T.M.** (art. 10).
 - Fait foi **jusqu'à** preuve contraire de la prise en charge des marchandises telles que décrites.
 - Preuve contraire non admise si le document présente la forme négociable et a été transféré à un tiers de bonne foi.
- Contrairement aux Règles de Hambourg, il n'existe aucune disposition sur les lettres de garanties.
- **Quid des fausses déclarations?**
 - Emanant de l'expéditeur (art. 12): il doit garantir à l'E.T.M. de la sincérité de ses déclarations sur la nature, les marques et la quantité des marchandises (et leur caractère dangereux). Corresponsabilité de l'E.T.M. envers les tiers s'il n'a pas émis de réserve sur le document T.M.
 - Emanant de l'E.T.M. (art. 10): si elles sont intentionnelles afin de léser un tiers, refus du bénéfice de la limitation de réparation (infra).

C. — La responsabilité de l'E.T.M.

1) Conditions de la responsabilité (art. 14 à 17).

- Durée de la période couverte (art. 14): l'E.T.M. répond de la marchandise depuis sa prise en charge **jusqu'à sa livraison**. Un retard de 90 jours après la date fixée pour la livraison vaut présomption de perte.
- Fondement de la responsabilité:
 - C'est, selon le préambule, « la faute ou la négligence présumée ».
 - Reprenant le système des Règles de Hambourg, l'article 16 déclare l'E.T.M. responsable des dommages et retards, alors que les marchandises étaient sous sa garde, sauf s'il prouve que lui-même ou ceux dont il répond (préposés ou mandataires) ont pris les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.
 - Donc, en principe, un dommage d'origine inconnu n'engage pas l'E.T.M. s'il établit son absence de faute.
 - Question: cette Convention connaîtra-t-elle l'interprétation rigoureuse et déformée réservée au texte régissant les transports aériens? (la règle étant la même que celle de la Convention de Varsovie. V. supra, p. 110).

— Le régime proposé est unique, débarrassé des règles spéciales conservées par les Règles de Hambourg (incendie, transports d'animaux ou en pontée).

2) Montant de la réparation.

Existence d'un **plafonnement**.

a) Principe : système de la responsabilité uniforme.

— Sans égard à la localisation du dommage, limitation à 920 **D.T.S.** par colis ou unité de chargement, ou à **2,75 D.T.S.** par kilo de poids brut endommagé ou perdu.

Application de la limite la plus élevée (léger relèvement des chiffres par rapport aux Règles de Hambourg).

Les expressions « colis » et « unité » sont entendues comme en matière maritime (supra, p. 134).

Exception : lorsque le transport ne comporte aucune fraction de nature fluviale ou maritime, la limite est élevée à **8,33 D.T.S.** par kilo (soit le chiffre de la C.M.R., supra, p. 90).

— En cas de retard, limite uniforme à une somme égale à **deux** fois et demie le fret payable pour la marchandise retardée (avec pour butoir le montant total du fret exigible pour l'ensemble de l'envoi expédié en vertu du contrat).

b) Atténuation : système dit « du réseau » (art. 19).

En cas de localisation du dommage sur un tronçon déterminé du déplacement, si le droit applicable à celui-ci considéré isolément (loi nationale ou Convention internationale) prévoit une limitation plus élevée, elle se substituera à celle de la Convention de Genève (qui continue à s'appliquer pour le reste).

c) Perte du bénéfice de la limitation (art. 21).

Obligation de réparation intégrale pour l'**E.T.M.** coupable de *dol* ou de faute inexcusable, c'est-à-dire commise témérement en sachant que le dommage en résulterait probablement (règle étendue aux préposés).

D. — Contentieux.

Imitant d'autres textes unificateurs (Convention de **Bruxelles**, Convention de Varsovie), l'art. 20 prévient toute manœuvre en réservant également l'application de la Convention à une action conduite sur le terrain de la responsabilité délictuelle.

1) Diligence requise de l'ayant droit: avis de perte, dommage ou retard (art. 24).

Reprise des dispositions des Règles de Hambourg: l'avis doit être donné par écrit le premier jour ouvrable après la livraison, dans les six jours en cas de dommages non apparents. En son absence, présomption de livraison conforme de la part de l'**E.T.M.** Il n'y a donc pas de forclusion stricto sensu.

Exception: s'agissant de **retard**, fin de non-recevoir en l'absence d'avis dans les 60 jours suivant la livraison.

2) Prescription (art. 25).

Double délai à observer :

- **6 mois** pour la notification par écrit de la nature et des chefs de la réclamation.
- **2 ans** pour l'assignation devant la juridiction compétente.

Prorogation possible par réclamations.

Action *récursoire* : prescription dans le délai prévu par la loi de l'Etat où l'action se déroule (minimum 90 jours).

3) Compétence.

Reprise des Règles de Hambourg (v. supra, p. 137) : possibilité d'un large forum shopping.

Arbitrage possible, à condition de statuer conformément à la Convention (art. 27).

Appréciation critique de la Convention de Genève.

- Intérêt indiscutable du texte en raison de la rareté du contrat de commission à l'étranger et du développement de la conteneurisation.
- Les situations *réservées* à l'*E.T.M.* et au commissionnaire sont relativement comparables. Mais :
 - L'*E.T.M.* peut se dégager en prouvant son absence de faute, ce que ne peut le commissionnaire.
 - A la différence du commissionnaire, la responsabilité de l'*E.T.M.* est directement plafonnée (mais le premier peut user de clauses en ce sens).
- Donc, le régime applicable à l'*E.T.M.* est a priori plus favorable (même comparé aux Conventions unimodales de transport).
- Le texte est bien accepté par les pays en voie de développement, en raison du droit reconnu de réglementer la profession d'*E.T.M.*, et donc de contrôler l'activité des transporteurs des pays maritimes. L'accueil est plus douteux *auprès* des nations maritimes ou industrialisées.
- La Convention consacre une tentative d'unification et d'uniformisation du droit des transports sur la base des règles propres au droit maritime (surtout des Règles de Hambourg). Mais elle appelle de sérieuses réserves au plan juridique (comme pour les Règles de Hambourg, ce résultat était prévisible pour une mission technique confiée à un organisme surtout politique, ici la C.N.U.C.E.D.).

INDEX ALPHABÉTIQUE

A

Abonnement, 96.
Absence de réserve, 52, 58.
Acceptation de l'envoi, 93.
— des réserves, 52, 58, 79.
Accès à la profession, 27, 28.
— aux voitures, 96 s., 99.
Accident, 16, 98 et s., 109 et s.
— de la circulation (loisir ...), 100.
Acconier, 127.
Accord de Conférence, 126.
— de la Jamaïque, 90.
— de Montréal, 18, 110, 112.
— tarifaire, 10, 11.
Acheteur, 69 et s.
Acte d'assistance et de sauvetage, 132.
Action
— en garantie (V. Action *récursoire*).
— en responsabilité, 75 et s., 92, 101, 103, 115, 136 et s., 141, 148.
— *récursoire*, 82, 138, 148, 158.
Administration du navire, 132.
Aérodrome, aéroport, 109 et s.
Aéroglesseur, 5, 45.
Aéronef, 149, 152.
Affrètement, affréteur, 29, 31, 46, 48, 54, 117 et s.
Agrès, 127.
Air France, 29, 33.
Air Inter, 29, 33.
Animaux, 14, 89, 120, 157.
Animus, 125.
Appairage, 27.
Appareils, 127.
Apparence du défaut, 69, 94, 137 et s., 157.
Appréciation (de la faute), 67, 111.
Aptitude professionnelle, 28.
Arbitrage, 25, 93, 158.
Arrimage, 50, 53, 69, 127 et s., 132, 151.
Artisan marinier, 29.
Assistance en mer, 132.

Assurance, 67, 74, 82, 101, 103, 111.
— maritime, 135.
Assureur, 75, 76, 80, 82, 123, 136.
A.T.A.F., 108.
Attestation de capacité, 28.
Autonomie (loi d'), 15, 105.
Autorisation de transport international, 39.
Autorisation L.O.T.I., 35 et s.
Avaries, 65 et s., 71 et s., 78, 80, 88 et s., 111 et s., 133 et s.
— communes, 136.
— résultant d'un retard, 66, 72, 78, 91.
Avion, 104 et s.
Avis d'arrivée, 108, 128.
— d'empêchement, 56.
— de passage, 56.
— de souffrance, 56.
Ayant cause du voyageur, 98.

B

Bâchage, 51, 53, 89.
Bagage, 101, 104, 109, 113, 114, 142.
Bail (V. Location).
Ballastage, 132.
Banalisation des licences, 36.
Barème, 12.
Barrière de dégel, 61.
Bateau, 29, 45.
Batelier, 29.
Billet (V. titre de transport).
Bon de remise, 129.
Bulletin de bagages, 107.
— des tarifs, 10.
Bureau de fret, 27.

C

Cabotage, 120, 127.
Cahier des charges, 10, 11, 24, 25 et s.
Calage, 50, 53, 69, 151.
Camion, 149.

- Camionnage d'office, 57.
Cargaison (V. Marchandise).
Carnet de tickets, 96.
Cas exceptés R.U.-C.I.M. et C.M.R., 89 et s.
— **Conv. Bruxelles, 19, 130 et s.**
Cas fortuit (V. Force majeure).
Causalité, 67, 90.
Cause étrangère (V. Force majeure).
C.E.C.A., 10.
C.E.E., 12, 39, 78, 93.
Certificat d'inscription, 28, 35 et s.
Cession de créance, 121.
— de droit, 136.
— de fonds de commerce, 137.
Changement de destination, 63.
Chargement, 37, 50 et s., 53, 69, 85, 89, 108, 127, 130, 137.
Chargeur, 121 et s., 125 et s., 131, 136.
Charte-partie, 119, 124.
Charter, 1, 152.
Chauffeur, 150 et s.
Chemin de fer (V. S.N.C.F.).
Chèque, 60.
Choix du véhicule, 52.
R.U.-C.I.M. et C.I.V. (V. Conv. de Berne).
Citation en justice, 81.
Classement des relations, 12.
Classification des contrats de transport, 44.
Clause
— attributive de compétence, 77, 93, 103, **116**, 137.
— compromissoire, 25, **116**, 137.
— de garantie, 73.
— de non-responsabilité, 73, 101, 130, 148.
— limitative de réparation, 73, 101, 130, 148, 151.
— paramount, 119.
— pénale, 73, 123.
C.M.R., C.V.R. (V. Conventions de Genève).
C.N.U.C.E.D., 19, 20, 126, 155, 158.
C.N.U.D.C.I., 19.
Code de l'aviation civile, 7, 104.
Code de la route, 51.
Code de conduite des Conférences, 126.
Code des voies navigables et de la navigation, 7.
Colis, 16.89, 101, 122, 134 et s., 157.
— postaux, 57 et s., 72.
Comité national routier, 12, 13, 27.
Comité régionaux et comités départementaux des transports, 23.
Comité technique départemental, 23, 34.
Commission, commissionnaire, 31.47, 49, 66, 75 et s., 83, 115, 136, 143 et s., 154, 157.
Commissionnaire intermédiaire, 149.
Commune, 68.
Compagnie générale maritime, 31.
Compensation, 60.
Compétence (d'attribution et territoriale), 25, 77 et s., 93, 103, 116, 137 et s., 141, 158.
Compostage, 96, 99.
Comptage, 52.
Compte courant, 145.
Concession, 5, 23.
Conclusion du contrat, **15, 46, 95.**
Condition d'application des tarifs routiers, **12.**
Conditions générales, 11, 107, 121, 124.
Conditionnement (V. Emballage).
Conduite, 151.
Conférences maritimes, 126.
Conflit de lois, 15.
Connaissance
— fluvial, 48, 62.
— maritime, 48, 62, 120 et s.
Conseil national des transports, 22, 38.
Consensuel, consensualisme, 46, 96, 105, 143, 150.
Conservation de la marchandise (V. Soins).
— du recours (V. Fin de non-recevoir).
Consignataire, 138.
Constat, 79, 94.
Constatation des dommages, 94, 138.
Conteneur, 3, 16, 50, 123, 128, 134, 153.
Contentieux, 75 et s., 92 et s., 101, 103, 115 et s., 136 et s., 141, 148, 151, 157.
Contingentement, 35 et s.
Contrat de transport de marchandises
— aérien, 104 et s.
— ferroviaire, 46 et s., 82 et s.
— fluvial, 46 et s.
— maritime, 117 et s.
— routier, 46 et s., 82 et s.
Contrat de transport de personnes, 42 et s.
— aérien, 104 et s.
— ferroviaire, 95 et s.
— maritime, 139 et s.
— routier, 95 et s.

- Contrat d'adhésion, 6, 8, 47.
— d'affrètement, 117 et s.
— de déménagement, 42.
— de dépôt, 142.
— d'entreprise, 42 et s.
— de location, 43, 44, 149.
— de poussage, 43.
— de remorquage, 43.
— de transit, 44.
— de vente, 2, 44, 70.
Contrat réel et solennel, 46.
Contrat-type, 8 et s., 13 et s., 45, 65, 71 et s., 74, 149 et s.
Contravention, 38.
Contre-lettre, 123.
Contrôle de la coordination, 37.
Contrôleur, 37.
Convention internationale, 14 et s.
— Athènes, 19, 141.
— Berne (C.O.T.I.F. et R.U.-C.I.M.), 16 et s., 82 et s.
— — (R.U.-C.I.V.), 16 et s., 102 et s.
— Bruxelles, sur la compétence judiciaire, 78, 93.
— — sur le contrat de voyage (C.C.V.), 20.
— — sur les transports maritimes sous connaissance, 18, 119 et s.
— — sur les transports maritimes de passagers, 19, 139 et s.
— — sur les transports maritimes de bagages, 142.
— Genève (C.M.R.), 17, 82 et s., 154.
— — (C.V.R.), 17, 102 et s.
— — sur les transports multimodaux, 20, 155.
— Guadalajara, 18, 115, 152.
— Varsovie, 17, 104 et s., 155.
Convention T.I.R., 40.
Coordination des transports, 6, 7, 27, 32 et s., 51.
Corpus, 125.
C.O.T.I.F. (V. Conv. de Berne).
Cours de conversion, 91.
Courtage, courtier, 144.
Créancier, 64.
Crédit documentaire, 121, 125.
Croisière, 1, 143.
- D**
- Damnum emergens, 70.
Débarquement, 109 et s., 141.
Décharge, 56, 58, 66.
Déchargement, 55 et s., 59, 89, 108, 128, 133, 137.
Déchéance, 117.
Déchet de route, 69.
Déclaration d'expédition, 47, 51, 56, 70, 121 et s., 126, 156.
— de valeur, 49, 74, 85, 91, 135.
— d'intérêt à la livraison, 72, 74, 92, 111.
Défendeur, 76 et s., 136.
Délai de chargement (ou de déchargement), 51, 58.
— de planche (V. Jour de planche)
— de transport, 54, 56, 86, 97, 108, 128.
Délai préfix, 117.
Délivrance, 55, 124.
Délit, 38.
Delivery order, 129.
Demandeur, 76, 136.
Déménagement, 42, 83.
Dépassement (de destination), 97
Déplacement, 52 et s., 47, 53, 86, 96, 128, 143.
Dépôt, 57, 64, 81, 83, 142, 146.
Dernier transporteur, 76.
Destinataire, 47, 56, 58 et s., 63, 69, 75, 78 et s., 108.
Destination, 55, 61, 63, 87, 97 et s.
Détail (V. Envois de, Transports par expédition).
Distance, 53.
Document de transport, 47 et s., 52, 60, 74, 85, 93, 96, 105 et s., 120 et s., 156.
Document d'accompagnement, 50.
Dol, 67, 70, 72 et s., 92, 95, 103, 111, 113, 135, 141, 157.
Domicile, 55, 77.
Dommages, 65 et s., 74, 88 et s., 129.
Dommages apparents ou non, 94, 104, 137 et s., 157.
Dommages-intérêts (V. Réparation).
Donneur d'ordre (V. Expéditeur).
Douane, 40, 86, 89.
Droit d'action (V. Action).
Droit de disposition de la marchandise, 62, 86 et s., 108.
Droit de modifier le contrat, 62, 86 et s., 108.
Droit de préférence, 146.
Droit de rétention, 57, 146.
Droit international privé, 15, 83, 86.
D.T.S., 18, 90 et s., 103, 112, 114, 134, 157.
Due diligence, 110, 129.

E

Egalité des usagers, 9, 25 et s.
Emballage, 50, 69, 85, 88, 106, 113, 131.
Embarquement, 109 et s., 139.
Embranchement particulier, 26, 50, 55.
Empêchement à la livraison, 56, 87.
— au transport, 54, 87.
Endossement, 121.
Engin de transport, 3 et s., 52, 84, 149 et s.
Enlèvement, 55, 129.
Entrepreneur de transport multimodal (E.T.M.), 157 et s.
Entreprise de transport, 23 et s.
— aérienne, 29.
— ferroviaire, 23 et s.
— fluviale, 29.
— routière, 27.
E.P.I.C., 25.
Equivalence des licences, 36.
Etablissement des tarifs, 9 et s.
Etat, 6, 21 et s., 30 et s., 33 et s., 45, 81, 84, 93, 105 et s., 119, 151.
Etat de la marchandise, 52, 54, 85, 88, 94, 106, 122, 156.
Etiquetage, 50.
Evaluation de la réparation, 71, 90, 133.
Exception d'inexécution, 57.
Expéditeur, 8, 47, 49 et s., 56, 63, 66, 69, 74, 75, 80, 88, 108, 148.
Expédition contre remboursement, 60, 70, 81, 92.
Expertise judiciaire, 57, 66, 79, 123.
Exonération du transporteur, 65, 68 et s., 89 et s., 100 et s., 102, 110, 113, 114, 130.

F

Facture, 91.
Faillite du destinataire, 56.
Fait ou faute de la victime, 89, 100 et s., 110, 114.
— de l'expéditeur, 69, 110, 125.
— du destinataire, 69.
— du tiers, 110.
Fausse déclaration, 47, 123, 156.
Faute
— commerciale, 132
— inexcusable, 111, 113, 135, 141, 157.
— lourde, 56, 67, 69, 70, 72 et s., 92 et s., 95, 103, 111 et s., 141.

— nautique, 131 et s., 147.
Feuille de route, 37, 48.
Fidélité (ristourne), 126.
Fin de non-recevoir, 55, 59, 66, 67, 78 et s., 93 et s., 103, 116, 137, 148, 157.
Fondement (des droits du destinataire), 61.
Force majeure, 60, 61, 65, 68 et s., 79, 87, 89 et s., 99 et s., 110, 114, 131 et s., 140, 147.
Forclusion (V. *Fin de non-recevoir*).
Fortune de mer, 126.
Forum shopping, 116, 158.
Fourchette (tarification à), 10.
Fourniture de wagon, 52.
Frais de transport, 57 et 59 et s., 70, 90.
Franc Germinal, 90, 103.
— Pointcaré, 18, 111 et s., 134, 141.
Franco, 52.
Fraude, 79, 81, 95, 116.
Freinte de route, 69, 89, 131.
Fret, 27.
Fret (V. *Prix du transport*).
Fret acquis à tout événement, 61, 126.

G

Gage, 125.
Gain manqué, 70, 72, 74, 91, 133.
Garantie de paiement, 57, 108, 126, 140.
Garde de la marchandise, 88.
Gares principales (Jurisprudence des), 5, 77.
Gestion du navire, 118.
Grève, 1, 68, 131 et s.
Groupage des marchandises, 31, 143.
Groupement professionnel routier, 27.
Guerre, 1, 68, 113, 131.

H

Harter Act, 19.
Homologation des tarifs, 9.

I

I.A.T.A., 13, 108 et s.
Imprévisibilité (V. *Force majeure*).
Incapacité (V. *Invalidité*).
Incendie, 68, 132, 157.
Indemnité (V. *Réparation*).
Infraction à la coordination, 37.
Innavigabilité, 128, 131.

Inscription au registre des transporteurs, 28, 37.
Instructions (données au transporteur), 54, 57, 64, 87, 88.
Insurmontabilité (V. *Force majeure*).
Intérêts de l'indemnité, 70, 90.
Interruption de la prescription, 60, 81, 95, 117, 138.
— du déplacement, 60.
Intuitu personae, 139.
Invalidité (taux d'), 101.
Irrésistibilité (V. *Force majeure*).
Itinéraire, 53, 61, 86, 108, 128.

J

Jour de planche, 51.
Jour férié, 79.
Journal officiel, 9, 12.

K

Kangourou (wagon), 159.

L

Laissé pour compte, 59.
Leçon de conduite, 42.
— de pilotage, 42.
Législation applicable aux transports, 7 et s.
Lettre de garantie, 123.
— de transport aérien (L.T.A.), 106.
— de voiture, 47, 85, 87, 95, 105.
— recommandée, 79.
Licence, 31, 35 et s.
Limitation de réparation (V. *réparation*).
Livraison, 55 et s., 58, 65, 77, 81, 84, 89, 93, 95, 109, 120, 128, 156.
Location, 14, 31, 149 et s.
Lock-out, 131.
Loi applicable à un transport international, 15.
Loi d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.), 8, 21 et s., 25, 29, 30, 32 et s.
— Rabier, 73.
Louage de choses (V. *Location*).
— d'entreprise, 63.
— de services, 44.
Loueur, 31, 44, 149 et s.
Lucrum cessans (V. *Gain manqué*).

M

Magasin public, 57.
Maîtrise des opérations, 43, 150 et s.
Mandat, mandataire, 60, 64, 76, 81, 83, 144.
Manifestation, 69.
Manquant (V. *Perte*).
Manutention, 3, 127, 138.
Marchandises, 46 et s., 109 et s., 118 et s.
— à terre, 120.
— chargées en pontée, 120, 127, 157.
— dangereuses, 16, 45, 50, 51, 84, 126, 156.
— en souffrance, 57, 87.
Marché commun (V. *C.E.E.*).
Marquage, marque, 69, 85, 122, 131, 156.
Mesures conservatoires, 55.
Messageries, 12, 25, 53 et s., 74 et s.
Ministre, ministère, 9 et s., 22, 39.
Mise en demeure, 54.
Mixte (contrat), 49.
Modification du contrat de transport, 62 et s., 86, 108.
Monopole, 5.
Moyen de preuve, 66.
Multimodal (V. *Transport*).

N

Nationalisation, 24.
Nature de la marchandise, 45, 47, 51, 69, 83, 88 et s., 113, 120, 122, 131, 156.
Navigabilité, 127, 129, 140.
Navire, 30, 45, 117 et s., 137.
Nombre de colis, 52, 85, 106.
Novation, 81.

O

O.A.C.I., 18.
Obligation de l'expéditeur, 49 et s.
— de moyen, 99.
— de résultat, 65, 76, 97, 146.
— de sécurité, 6, 96 et s., 100, 109 et s., 140.
— du commissionnaire, 145.
— du destinataire, 58 et s.
— du loueur, 150 et s.
— du transporteur, 52 et s., 97 et s., 126 et s., 140.
— du voyageur, 97, 139.

Office central des transports par chemin de fer, 84.
Office national de la navigation, 29.
O.N.U. (V. C.N.U.C.E.D.), 98.
Option entre les régimes de responsabilité.
Organisation des transports, 21 et s.

P

Paiement du port, 51, 57, 59 et s.
— par chèque, 60.
Parent, 98.
Partie (à l'instance), 75.
Passager (V. Voyageur).
— clandestin, 96, 98, 139.
Péage, 33.
Pénalité, 51.
Perte subie (V. Damnum emergens).
Perte (partielle ou totale), 56, 65 et s., 71 et s., 78, 80 et s., 87 et s., 109 et s., 119 et s., 133 et s., 156 et s.
Pesage, 53, 85.
Plafond (V. Réparation).
Plan de transport, 34.
Planche (V. Jour de).
Pluralité de transporteurs, 92, 115, 152 et s.
Poids, 47, 52, 94, 106, 111, 121 et s., 133 et s., 157.
Police d'assurance, 135.
Police des chemins de fer, 23.
Pontée (V. Marchandises).
Port dû, 57, 59 et s.
— payé, 51, 57.
Porteur du connaissance, 125.
Possession de la marchandise, 124 et s.
Poste (V. P.T.T.).
Poussage, 43.
Préfet, 23, 28, 38.
Préjudice (V. Dommages).
Premier transporteur, 115.
Préposé, 58, 67, 68, 110, 111, 131, 141, 151.
Prescription extinctive, 55, 60, 67, 80 et s., 92, 95, 101, 104, 116, 138, 142, 148, 151, 158.
Présomption de bon état, 52, 58, 94, 138.
— de causalité, 67.
— de faute, 110 et s., 130, 141.
— de responsabilité (V. Responsabilité de plein droit).

Preuve de la livraison, 58.
— de l'existence du dommage, 65 et s., 79.
— du contrat, 48, 85, 996 et s., 107, 109 et s., 120 et s., 125 et s., 156.
— du dommage, 65 et s., 88, 94, 138.
— du paiement du transport, 97.
Prise en charge, 47, 52, 65, 84 et s., 88 et s., 93, 95, 106, 108, 110, 120, 127, 156.
Privilège du commissionnaire, 145 et s.
— du transporteur.
Prix du transport, 8, 12, 13, 47, 51, 57, 59 et s., 72, 74, 80, 90, 97, 108, 121, 123, 126, 139 et s., 157.
Procès-verbal, 37.
— de constatation (R.U.-C.I.M.), 94.
— — — (R.U.-C.I.V.), 104.
Profession auxiliaire des transports, 31.
Proposition des tarifs, 9.
Propriétaire de la marchandise, 57, 69, 76, 90, 131, 136, 157.
Propriété des marchandises, 62, 69.
Protestation, 78 et s., 93 et s., 116 et s.
Protocole de Guatemala-City, 18, 107, 113 et s.
— de La Haye, 17, 111 et s.
— de Montréal, 18, 111 et s.
P.T.T., 74, 83.

Q

Quai, 99, 120, 127, 129.
Qualité, 52.
Quantité, 53, 105, 122, 156.
Quitus, 59.

R

Rame, 50.
Récépissé d'expédition, 37, 47 et s., 52, 63, 105.
Réception de la marchandise, 55, 58 et s., 78.
Réclamation, 90, 95, 104.
Recours (V. Action).
Recueil général des tarifs, 12.
Redevance (de stationnement), 51.
Refus de livraison, 57.
— de prendre livraison, 56, 59, 75.
— d'embarquement, 140.

Registre des loueurs, 31.
— des transports publics, 28.
Règles de Hambourg, 19, 120 et s.,
130, 132 et s., 137 et s.
— de la Haye, 18.
— de Visby, 19.
Remboursement (V. Expédition
contre).
Remise de la marchandise, 49, 108.
Remonte-pente, 42, 99 ;
Remorquage, 43.
Rendez-vous, 50 et s.
Réparation, 51, 59, 70 et s., 90, 101,
103, 109, 111 et s., 114, 133 et s.,
141, 147 et s., 157.
Renonciation à la prescription, 81.
Res perit domino, 69.
Réseau (Système du), 157.
Réserve de propriété, 70.
Réserves acceptées, 52, 79.
— du destinataire, 58, 66, 94, 137
et s.
— du transporteur, 52, 66 et s.,
76, 122 et s., 156.
Responsabilité contractuelle, 64, 95
et s., 99 et s.
— délictuelle, 43, 64, 88, 90, 98,
100, 101, 110, 157.
— de plein droit, 65, 88 et s., 99,
110, 129.
Responsabilité du commissionnaire,
146 et s.
— du loueur, 151.
— du transporteur de marchan-
dises, 52, 55, 64 et s., 88 et s.,
129 et s., 156.
— — de personnes, 97 et s., 102
et s., 109 et s., 140 et s.
Retard, 54, 65 et s., 71 et s., 74, 78,
80, 88, 91, 93, 108, 110, 134 et s.,
157 ;
Rétention (V. droit de).
Risques du transport, 69, 150.
Ristourne, 91, 126.
Roll on, roll of, 154.
Rupture de charge, 154.

S

Saisie de la marchandise, 56, 64, 131.
Salariés, 22.
Sanction de la coordination, 37 et s.
Santé (Etat de), 114.
Sauvetage maritime, 132.
Sécurité de la circulation, 50, 53.
S.E.R.N.A.M., 11, 25, 54 et s., 71, 74.
Service public, 21, 24.

Siège social, 37, 77, 93.
S.M.G.S., 83.
S.N.C.F., 6, 9 et s., 23 et s., 38, 51,
85, 149.
Soins en cours de route, 54, 128.
Souffrance (V. Marchandise en),
Sources du droit, 7 et s.
Stationnement, 59.
Stevedore, 127.
Stipulation pour autrui, 61, 98, 141.
Subrogation de l'assureur, 76, 136.
Substitué (Transporteur), 115, 152.
Succursale, 77.
Superposé (V. Transport).
Surcharge, 51.
Surestaries, 51, 126.
Suspension de la prescription, 81, 95,
104, 117, 138.

T

Tableau des distances, 12.
Tarif, tarification, 8 et s.
Tarification routière de référence, 13.
Tarification routière obligatoire
(T.R.O.), 11 et s.
Taux du ressort des tribunaux, 77.
Taxe à l'essieu, 33.
Téleski (V. Remonte-pente).
Ticket (V. Titre de transport).
Tiers, 100, 122 et s., 156.
Timbre (Droit de), 49.
Time charter, 118.
T.I.R., 40.
Titre d'exploitation, 35.
— de transport, 47 et s., 63, 96,
105 et s., 139.
Traité de Rome, 2, 5, 39.
Tramway, 100 ;
Transaction, 82.
Transbordement, 55, 85, 109, 128.
Transfert de licence, 36.
Transit, transitaire, 44, 144, 153.
Transit communautaire, 30.
Transporteur (Droits et devoirs), 52
et s.
— de fait, 115, 116.
— intermédiaire, 76.
Transports aériens, 3, 7, 13, 17 et s.,
29, 104 et s.
— bénévoles, 43, 96, 139, 143.
— combinés, 3, 4, 26, 84, 115, 152,
154.
— de détail (V. Messageries).
— domestiques, 105 et s.
— ferroviaires, 4, 16, 23 et s., 46
et s., 82 et s., 102 et s.

- fluviaux, 3, 7, 13, 19, 29, 46, 48, 54, 59, 61, 68, 72, 83.
- homogènes, 152 et s.
- « hors coordination », 35.
- internationaux, 14 et s., 45, 82 et s., 102 et s., 119 et s., 139 et s.
- maritimes, 7, 18 et s., 30, 117 et s.
- mixtes, 3, 84, 152 et s.
- multimodaux, 3, 20, 153, 155 et s.
- pour propre compte, 35.
- routiers, 17, 27 et s., 46 et s., 82 et s., 95 et s.
- substitués, 115, 152.
- successifs, 92, 115, 136, 152, 156 et s.
- superposés, 3, 152.

Tribunal compétent (V. *Compétence*).

U

Unification du droit, 5, 14.
Unité, 134 et s., 157.
Usagers, 8, 22, 33, 88, 135.
Usages, 50 et s., 55, 59, 96, 110, 118, 125, 129.
U.T.A., 29, 33.

V

Valeur déclarée (V. *Déclaration de valeur*).
Valeur (de la marchandise), 122, 126.
Véhicule, 84, 96 et s., 149 et s.
Vente, vendeur, 2, 42, 66, 71, 75, 80, 83, 89, 95, 125.
Vente de la marchandise transportée, 57, 87, 88, 146 ;
Vente sur marchandises embarquées, 125.
Vérification par le destinataire, 58.
— par le transporteur, 49, 53, 69, 106.
Vice de la marchandise, 68 et s., 89, 102, 110, 113, 126, 131.
Vitesse, 86, 151.
Voituriers (V. *Transporteur*).
Vol d'essai, 42.
Voyageur, 8, 10 et s., 19, 95 et s., 104 et s., 139 et s.

W

Wagon (transport par), 50, 53, 59, 86.
Wagon de particulier, 16, 149.

Z

Zone de transport, 36 et s., 63.

DROIT MARITIME,
par R. RODIÈRE et E. du PONTAVICE.

DROIT PÉNAL GÉNÉRAL,
par G. STEFANI, G. LEVASSEUR et B. BOULOC.

DROIT PÉNAL INTERNATIONAL,
par Cl. LOMBOIS.

DROIT PÉNAL SPÉCIAL,
par M.-L. RASSAT.

PHILOSOPHIE DU DROIT,
— Définitions et fins du droit,
— Les moyens du droit,
par M. VILLEY.

PROCÉDURE CIVILE,
par J. VINCENT et S. GUINCHARD.

PROCÉDURE PÉNALE,
par G. STEFANI, G. LEVASSEUR et B. BOULOC.

DROIT DE LA PROMOTION IMMOBILIÈRE,
par Ph. MALINVAUD et Ph. JESTAZ.

DROIT DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE,
par A. CHAVANNE et J.-J. BURST.

PROPRIÉTÉ LITTÉRAIRE ET ARTISTIQUE ET DROITS VOISINS,
par C. COLOMBET.

DROIT PUBLIC ÉCONOMIQUE,
par A. de LAUBADÈRE et P. DELVOLVÉ.

DROIT RURAL,
par J. HUDAULT.

DROIT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE,
par J.-J. DUPEYROUX.

DROIT DES SERVICES PUBLICS ET DES ENTREPRISES NATIONALES,
par B. JEANNEAU.

DROIT SOCIAL INTERNATIONAL ET EUROPÉEN,
par G. LYON-CAEN et A. LYON-CAEN.

LA THÉORIE DES OBLIGATIONS,
par R. SAVATIER.

DROIT DES TRANSPORTS TERRESTRES ET AÉRIENS,
par R. RODIÈRE et B. MERCADAL.

DROIT DU TRAVAIL,
par G. LYON-CAEN et J. PÉLISSIER.

VOIES D'EXÉCUTION ET PROCÉDURES DE DISTRIBUTION,
par J. VINCENT et J. PRÉVAULT.

GESTION D'ENTREPRISE

ÉLÉMENTS D'INFORMATIQUE APPLIQUÉE A LA GESTION,
par H. LESCA et J.-L. PEAUCELLE.

GESTION COMMERCIALE DES ENTREPRISES,
par A. MICALLEF.

GESTION DE L'ENTREPRISE ET COMPTABILITÉ,
par P. LASSÈGUE.

SCIENCES ÉCONOMIQUES

LES CIRCUITS FINANCIERS,
par P.-J. LEHMANN.

DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE,
par G. ABRAHAM-FROIS.

ÉCONOMIE POLITIQUE,
— Introduction générale. Analyse micro-économique. Analyse macro-économique,
par H. GUITTON et D. VITRY.
— La monnaie. La répartition. Les Echanges internationaux,
par H. GUITTON et G. BRAMOULLÉ.

ESPACE RÉGIONAL ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE,
par J. LAJUGIE, C. LACOUR et P. DELFAUD.

HISTOIRE DES FAITS ÉCONOMIQUES DE L'ÉPOQUE CONTEMPORAINE,
par A. GARRIGOU-LAGRANGE et M. PENOUIL.

LA MONNAIE,
par H. GUITTON et G. BRAMOULLÉ.

LES MOUVEMENTS CONJONCTURELS,
par H. GUITTON et D. VITRY.

PENSÉE ÉCONOMIQUE ET THÉORIES CONTEMPORAINES,
par A. PIETTRE et A. REDSLOB.

RELATIONS ÉCONOMIQUES INTERNATIONALES,
par G. DESTANNE de BERNIS.

SOCIO-ÉCONOMIE DU SOUS-DÉVELOPPEMENT,
par M. PENOUIL.

STATISTIQUE,
par H. GUITTON.

SCIENCE POLITIQUE

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
par L. CARTOU.

COMPTABILITÉ PUBLIQUE (Principes de),
par G. MONTAGNIER.

DROIT DE L'AUDIOVISUEL,
par Ch. DEBBASCH.

DROIT BUDGÉTAIRE ET COMPTABILITÉ PUBLIQUE,
par L. TROTABAS et J.-M. COTTERET.

DROIT FISCAL,
par L. TROTABAS et J.-M. COTTERET.

DROIT FISCAL INTERNATIONAL ET EUROPÉEN,
par L. CARTOU.

DROIT DE L'URBANISME,
par H. JACQUOT.

HISTOIRE DES IDÉES POLITIQUES,
par M. PRÉLOT et G. LESCUYER.

HISTOIRE DES INSTITUTIONS PUBLIQUES DEPUIS LA RÉVOLUTION FRANÇAISE,
par G. SAUTEL.

HISTOIRE DES INSTITUTIONS PUBLIQUES ET DES FAITS SOCIAUX,
par P.-C. TIMBAL et A. CASTALDO.

INSTITUTIONS POLITIQUES ET DROIT CONSTITUTIONNEL,
par M. PRÉLOT et J. BOULOUIS.

INSTITUTIONS POLITIQUES ET SOCIALES DE L'ANTIQUITÉ,
par M. HUMBERT.

INSTITUTIONS DES RELATIONS INTERNATIONALES,
par Cl. A. COLLIARD.

INTRODUCTION A LA POLITIQUE,
par Ch. DEBBASCH et J.-M. PONTIER.

LES ÉTATS SOCIALISTES EUROPÉENS,
par R. CHARVIN.

LE SYSTÈME POLITIQUE FRANÇAIS,
par D.-G. LAVROFF.

MÉTHODES DES SCIENCES SOCIALES,
par M. GRAWITZ.

SCIENCE ADMINISTRATIVE,
par Ch. DEBBASCH.

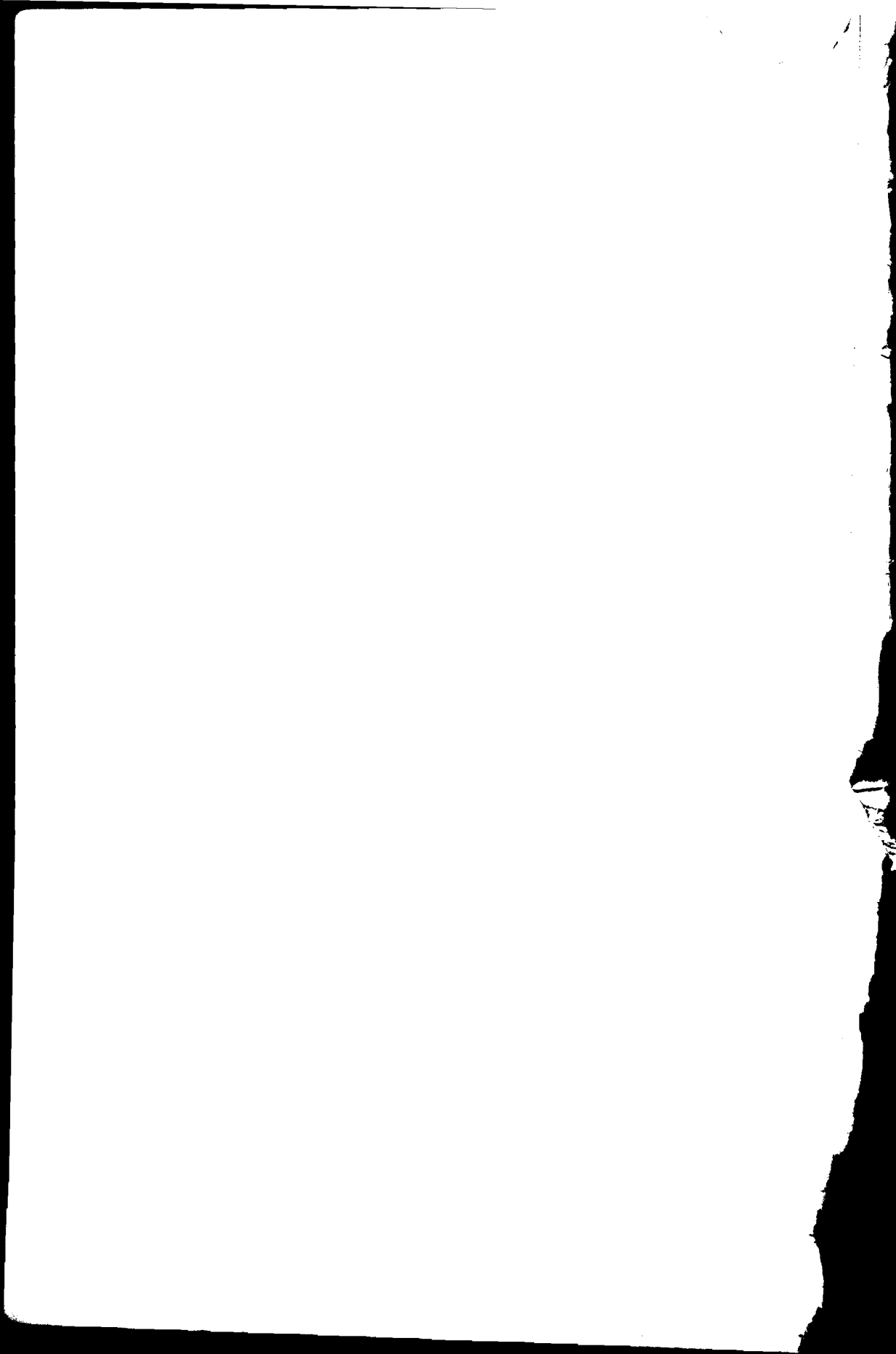


TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
§ 1. — Le phénomène du transport	1
A. — Une activité liée aux comportements humains	1
B. — Une activité liée à l'économie	1
C. — Une activité liée à la technique	2
D. — Une activité vouée à la spécialisation	3
§ 2. — Le droit des transports	4
A. — Un droit en constante évolution	4
B. — Un droit en pleine vitalité	5
C. — Un droit marqué par l'interventionnisme	5

PREMIÈRE PARTIE

LES SOURCES DU DROIT DES TRANSPORTS

Chapitre I. — TRANSPORTS INTERNES : TARIFICATION ET CONTRATS TYPES	8
Section 1. — La tarification	8
§ 1. — Théorie générale du tarif avant 1971	9
A. — Procédure d'élaboration des tarifs	9
B. — Nature juridique du tarif	9
C. — Conséquences	9
§ 2. — L'évolution de la tarification ferroviaire	10
A. — La réforme de 1971	10
B. — La réforme de 1983	11
§ 3. — La tarification routière	11
A. — Situation antérieure au 1^{er} janvier 1989	11
B. — A compter du 1^{er} janvier 1989	13
§ 4. — Autres transports	13
A. — Transports aériens	13
B. — Transports fluviaux	13
Section 2. — Les contrats types	13
Chapitre II. — Transports internationaux : les conventions unificatrices	14
Section préliminaire. — Transport international et droit appli- cable	15
§ 1. — Définition	15

§ 2. — Loi applicable au contrat de transport international ...	15
A. — Hypothèses faisant difficulté	15
B. — Positions concevables: une ou plusieurs lois applicables	15
C. — <i>Détermination</i> de la loi compétente	15
Section 1. — Les Conventions sur les transports ferroviaires ..	16
Section 2. — Les Conventions sur les transports routiers	17
Section 3. — Les Conventions sur les transports aériens	17
Section 4. — Les Conventions sur les transports maritimes ...	18
Section 5. — Autres textes	19

DEUXIÈME PARTIE

ORGANISATION DES TRANSPORTS

Chapitre I. — Structures administratives et professionnelles	22
Section 1. — Organes généraux	22
§ 1. — Ministère des transports	22
§ 2. — Conseil national des Transports	22
§ 3. — Conseil national de la Coordination tarifaire	23
§ 4. — Comités régionaux et comités départementaux des transports	23
Section 2. — Transports ferroviaires	23
Section 3. — Transports routiers	27
§ 1. — Les organes professionnels	27
§ 2. — Profession : accès et exercice	28
Section 4. — Transports fluviaux	29
Section 5. — Transports aériens	29
Section 6. — Transports maritimes	30
Section 7. — Les professions auxiliaires de transport	31
§ 1. — Loueurs de véhicules routiers	31
§ 2. — Commissionnaire de transport	31
Chapitre II. — La coordination des transports	32
§ 1. — Données du problème	32
§ 2. — Les modalités d'intervention de l'État	33
§ 3. — Les mécanismes techniques de la coordination	34
A. — La coordination dans les transports de personnes ...	34
B. — La coordination dans les transports de marchandises	35

§ 4. — Infractions à la coordination	37
A. <i>Contrôle</i>	37
B. — Sanctions	37
Addenda	39
1. — Transports internationaux et autorisation	39
2. — Transporta et Communauté économique européenne	39
3. — Transport et douane	40

TROISIÈME PARTIE

LES **ACTES** JURIDIQUES RELATIFS AUX **OPÉRATIONS** DE TRANSPORT

TITRE I

LES CONTRATS DE TRANSPORT

SOUS-TITRE I. — GÉNÉRALITÉS	41
Chapitre I. — Définition et caractéristiques du contrat de transport	41
§ 1. — Définition	41
§ 2. — Traits spécifiques du contrat de transport	42
A. — Un déplacement	42
B. — Le caractère professionnel du voiturier	43
C. — La maîtrise de <i>l'opération</i>	43
Chapitre II. — Distinction du contrat de transport des conventions voisines	43
§ 1. — Contrats de transport et de commission	43
§ 2. — Contrats de transport et de location de véhicule	44
§ 3. — Contrats de transport et de transit	44
§ 4. — Contrats de transport et de louage de services	44
Chapitre III. — Classification des contrats de transport	44
SOUS-TITRE II. — LES CONTRATS DE TRANSPORT TERRESTRE	45
Chapitre I. — Le contrat de transport terrestre de marchandises	46
Section 1. — Transports terrestres internes	46
§ 1. — Formation du contrat de transport	46
§ 2. — Documents de transport et preuve du contrat	47

A.	Existence du document de transport	47
B.	— Fonctions du document de transport	48
§ 3-	Exécution du contrat de transport de marchandises	49
A.	Droits et devoirs de l'expéditeur	49
1)	Choix d'un transport approprié	49
2)	Remise de la marchandise au voiturier	49
3)	Chargement de la marchandise	50
4)	Déclaration d'expédition	51
5)	Païement du prix du transport	51
B.	— Droits et devoirs du transporteur	52
1)	Préparation du déplacement	52
2)	Exécution du déplacement	53
3)	Soins à donner à la marchandise	54
4)	Livraison de la marchandise	55
5)	Les garanties de paiement	57
C.	— Droits et devoirs du destinataire	58
1)	Prise de livraison et réception	58
2)	Déchargement	59
3)	Obligation de conserver le recours contre le voitu- rier	59
4)	Païement du prix du transport	59
5)	Fondement des droits du destinataire	61
D.	— Droits sur la marchandise	62
1)	Droit de disposition sur la marchandise transportée ..	62
2)	Droits des créanciers sur les marchandises transpor- tées	64
§ 4.	— La responsabilité du transporteur	64
A.	— Le régime légal de la responsabilité du transpor- teur	65
1)	Le principe de la responsabilité	65
a)	La preuve du dommage	65
b)	La dispense de la preuve d'une faute du voiturier ..	67
2)	L'exonération du transporteur	68
a)	Principe	68
b)	Les causes de libération	68
c)	Conséquences attachées à l'existence d'une cause de libération	69
3)	La réparation due par le transporteur	70
a)	Forme de la réparation	70
b)	Eléments de la réparation	70
c)	Evaluation de l'indemnité	71
B.	— L'aménagement contractuel de la responsabilité du transporteur	72
1)	Techniques classiques	73
a)	Clauses de garantie	73
b)	Clauses limitatives de réparation	73
c)	Clauses de non-responsabilité	73
2)	Techniques propres aux transports	74
a)	La déclaration de valeur	74
b)	La déclaration d'intérêt à la livraison	74
§ 5.	Contentieux	75
A.	— Les parties à l'instance en responsabilité	75

1) Demandeurs	75
2) Défendeurs	76
B. Compétence	77
1) Compétence d'attribution	77
2) Compétence territoriale	77
C. — Fin de non-recevoir ou forclusion	78
1) Domaine de la forclusion	78
2) Le jeu de la forclusion	78
a) Conditions d'application	78
b) Moyens d'éviter la forclusion	79
c) Effets de la forclusion	80
D. — Prescription extinctive	80
1) Domaine de la prescription annale	80
2) Régime de la prescription	81
3) Effets de la prescription	82
4) Prescription des actions récursoires	82
Section 2. — Transports terrestres internationaux	82
§ 1. — Domaine d'application des R.U.-C.I.M. et de la C.M.R.	83
A. — Conditions relatives au contrat conclu	83
B. — Conditions relatives au <i>caractère</i> international du transport	84
C. — Cas particuliers : transports mixtes et combinés	84
§ 2. — Documents et preuve du contrat de transport	85
A. — <i>R.U.-C.I.M.</i>	85
B. — <i>C.M.R.</i>	85
§ 3. — Exécution du contrat	85
A. — Chargement	85
B. — Déplacement de la marchandise	86
C. — Droit de disposition de la marchandise en cours de route	86
D. La <i>livraison</i> et ses <i>empêchements</i>	87
§ 4. — Responsabilités	88
A. — Responsabilité de l'usager	88
B. — Responsabilité du transporteur	88
1) Conditions de la responsabilité	88
a) Les dommages couverts et leur preuve	88
b) Jeu de la présomption	89
c) Exonération du transporteur	89
1. Les causes <i>normales</i> de libération	89
2. Les causes particulières de libération	89
2) Réparation	90
a) Droit commun de l'indemnisation	90
b) Modification de l'indemnité normalement due	91
§ 5. — Contentieux	92
A. — Droit d'action	92
B. — Compétence	93
C. — Conservation du recours et forclusion	93
D. — Exercice du recours et prescription	95

Chapitre II. — Le contrat de transport terrestre de personnes	95
Section 1. — Transports internes	95
§ 1. — Définition du contrat de transport de personnes	96
§ 2. — Formation du contrat	96
§ 3. — Document de transport et preuve	96
§ 4. — Exécution du contrat	97
A. — Obligations du voyageur	97
B. — Obligations du transporteur	97
§ 5. — Responsabilité du transporteur	97
A. — L'obligation de sécurité du transporteur	98
1) Les parties à l'obligation	98
a) Débiteur	98
b) Créanciers	98
2) Étendue de l'obligation de sécurité	98
a) Contenu de l'obligation de sécurité	98
b) Durée de l'obligation de sécurité	99
B. — Moyens de libération du transporteur	100
1) Droit commun	100
2) Système applicable aux accidents de la circulation ..	100
C. — Réparation	101
§ 6. — Contentieux	101
Section 2. — Transports internationaux	102
§ 1. — Domaine des Conventions	102
§ 2. — Principes de la responsabilité du transporteur	102
§ 3. — Réparation	103
§ 4. — Contentieux	103
SOUS-TITRE III. — LES CONTRATS DE TRANSPORT AÉRIEN	104
1) Cadre juridique	104
2) Domaines respectifs des textes	105
Chapitre I. — Documents et preuve du contrat	105
§ 1. — Le document en régime intérieur	105
§ 2. — La L.T.A. en régime international	106
§ 3. — Le billet de passage dans le transport de personnes ..	107
Chapitre II. — Exécution du contrat	107
Chapitre III. — Responsabilité du transporteur	109
Section 1. — Système actuel	109
§ 1. — Principes de responsabilité	109
A. — Présomption pesant sur le transporteur	109
B. — Nature de la présomption	110

§ 2. — Réparation	111
A. — Transport de marchandises (et de bagages)	111
1) Principe de la limitation	111
2) Exceptions à la limitation	111
B. — Transport de personnes	111
1) Principe de la limitation	112
2) Exceptions à la limitation	113
Section 2. — Futur système	113
§ 1. — Transport de marchandises	113
A. — Principes de la responsabilité	113
B. — Réparation	114
§ 2. — Transports de personnes	114
A. — Principes de la responsabilité	114
B. — Réparation	114
Chapitre IV. — Contentieux	115
§ 1. — Les parties au procès	115
§ 2. — Compétence	116
§ 3. — Conservation du recours : la fin de non-recevoir	116
§ 4. — Prescription	116
SOUS-TITRE IV. — LES CONTRATS DE TRANSPORT MA- RITIME	117
Chapitre I. — Transports maritimes de marchandises	117
Section préliminaire. — Transport et affrètement	117
Section 1. — Les textes applicables aux transports maritimes de marchandises	119
§ 1. — Domaine de la loi française	119
§ 2. — Domaine de la Convention de Bruxelles	119
§ 3. — Comparaison entre les deux textes	120
Section 2. — Le document de transport	120
§ 1. — Formes du connaissement	121
§ 2. — Contenu du connaissement	121
§ 3. — Force probante du connaissement	122
A. — Principes	122
B. — Conséquences : la protection du transporteur	122
§ 4. — Les fonctions du connaissement	124
A. — Un titre à fonction probatoire	124
B. — Un titre conférant droit relativement à la marchan- dise	124
Section 3. — Exécution du contrat	125
§ 1. — Obligations du chargeur	125
A. — Présentation de la marchandise	125
B. — Paiement du prix du transport	126

§ 2. — Obligations du transporteur	126
A. — Obligations quant au navire	126
B. — Obligations quant au transport proprement dit	127
Section 4. — Responsabilité du transporteur	129
§ 1. Conditions de la responsabilité	129
A. — Principes de la responsabilité	129
B. — Les causes d'exonération	130
§ 2. — Réparation	133
A. — Règles d'évaluation du dommage	133
B. — Principe d'un plafonnement de la réparation	133
Section 5. — Contentieux	136
§ 1. — Exercice de l'action	136
A. — Titulaire du droit d'action	136
B. — Contre qui agir ?	136
§ 2. — Compétence	137
A. — Droit interne	137
B. — Convention de Bruxelles	137
C. — Règles de Hambourg	137
§ 3. — Conservation et exercice du recours	137
A. — Diligence imposée au réceptionnaire	137
B. — Prescription	138
Chapitre III. — Transports maritimes de passagers	139
§ 1. — Le contrat de transport	139
A. — Document et preuve	139
B. — Obligations des parties	139
§ 2. — La responsabilité du transporteur	140
A. — Principe	140
B. — Réparation	141
§ 3. — Contentieux	141
§ 4. — Bagages	142
§ 5. — Cas particulier : croisières maritimes	143

TITRE II

AUTRES CONTRATS USITÉS DANS LES RELATIONS DE TRANSPORT

Chapitre I. — La commission de transport	143
Section 1. — Généralités	143
Section 2. — Effets du contrat	145
§ 1. — Obligations du commettant	145
§ 2. — Situation du commissaire	145
Section 3. — Responsabilité du commissionnaire	146
§ 1. — Responsabilité du fait personnel	146

§ 2. — Responsabilité du fait d'autrui	147
§ 3. — Contentieux	148
Chapitre II. — La location de moyens de transport	149
Section 1. — Location de véhicules routiers	149
§ 1. — L'existence du contrat de location	150
§ 2. — Effets du contrat de location	150
A. — Application du droit commun du bail	150
B. — Modalités pratiques: location avec ou sans chauffeur	150
§ 3. — Contentieux	151
Section 2. — Location d'aéronefs	152
Chapitre III. — Transports successifs	152
Section 1. — Solutions en droit interne	153
§ 1. — Absence de lien entre les voituriers	153
§ 2. — Transport effectué sous un titre unique	153
A. — Un régime unique est applicable	153
B. — Plusieurs régimes applicables	153
Section 2. — Transports internationaux	154
§ 1. — Règles particulières des Conventions unimodales	154
A. — <i>R.U.-C.I.M.</i>	154
B. — <i>CMR.</i>	154
C. — Convention de Varsovie	155
§ 2. — Convention de Genève sur les transports multimodaux internationaux	155
A. — Domaine d'application de la Convention	155
B. — Le document de transport multimodal	156
C. — La responsabilité de <i>l'E.T.M.</i>	156
D. — Contentieux	157
Index alphabétique	159
Table des matières	167



PRÉCIS DALLOZ

DROIT

DROIT ADMINISTRATIF,

- Données juridiques fondamentales. Organisation administrative. Formes de l'action administrative,
par J. RIVÉRO.

DROIT ADMINISTRATIF,

- Fonction publique. Biens publics. Travaux publics.
- Expropriation. Urbanisme. Aménagement du territoire,
par J.-M. AUBY et R. DUCOS-ADER.

ACTION ET AIDE SOCIALES,

- par E. ALFANDARI.

DROIT ANGLAIS,

- sous la direction de J.-A. JOLOWICZ.

DROIT DES ASSURANCES,

- par Y. LAMBERT-FAIVRE.

ASSURANCES DES ENTREPRISES,

- par Y. LAMBERT-FAIVRE.

DROIT BANCAIRE,

- par J.-L. RIVES-LANGE et M. CONTAMINE-RAYNAUD,

DROIT CIVIL,

- Introduction générale,
- Les personnes. La famille. Les *incapacités*,
- Les obligations,
par A. WEILL et F. TERRÉ.
- Les successions. Les *libéralités*,
par F. TERRÉ et Y. LEOUETTE.
- Les biens,
- Les régimes matrimoniaux,
par F. TERRÉ et Ph. SIMLER.
- Les sûretés. La publicité *foncière*,
par Ph. SIMLER et Ph. DELEBECQUE.

DROIT COMMERCIAL,

- Commerçants et entreprises commerciales. Concurrence et contrats du commerce,
par R. HOUIN et M. PÉDAMON.
- Instruments de paiement et de crédit. Entreprises en difficulté,
par M. JEANTIN.
- Sociétés commerciales,
par Ph. MERLE.

DROIT COMMERCIAL EUROPÉEN,
par B. GOLDMAN et A. LYON-CAEN.

DROIT COMPTABLE,
par A. VIANDIER.

DROIT DE LA CONSOMMATION,
par J. CALAIS-AULOY.

CONTENTIEUX ADMINISTRATIF,
par Ch. DEBBASCH et J.-C. RICCI.

CRIMINOLOGIE,
par R. GASSIN.

DROIT DE LA DROGUE,
par F. CABALLERO.

DROIT DE L'ENVIRONNEMENT,
par M. PRIEUR.

DROIT FISCAL DES AFFAIRES,
par F. GORÉ et B. JADAUD.

LES GRANDS SYSTÈMES DE DROIT CONTEMPORAINS,
par R. DAVID et C. JAUFFRET-SPINOSI.

DROIT DE L'INFORMATION,
par J.-M. AUBY et R. DUCOS-ADER.

INSTITUTIONS ADMINISTRATIVES,
par J.-M. AUBY, R. DUCOS-ADER et J.-B. AUBY.

INTRODUCTION AU DROIT COMPARÉ,
par R. RODIÈRE.

DROIT INTERNATIONAL DU DÉVELOPPEMENT,
par G. FEUER et H. CASSAN.

DROIT INTERNATIONAL PRIVÉ,
par Y. LOUSSOUARN et P. BOUREL.

DROIT INTERNATIONAL PUBLIC,
par Ch. ROUSSEAU.

LA JUSTICE ET SES INSTITUTIONS,
par J. VINCENT, G. MONTAGNIER et A. VARINARD.

LIBERTÉS PUBLIQUES,
par Cl. A. COLLIARD.

