

CMR : Examen de la jurisprudence des Cours de Cassation de France et de Belgique, et du Hoge Raad des Pays-Bas (Ière partie)

Ernest Krings *

I. – INTRODUCTION

1. La comparaison des jurisprudences de trois juridictions appelées à régler dans chacun des pays concernés, l'interprétation d'une Convention internationale multilatérale est particulièrement instructive. Cette comparaison montre qu'au départ d'un même texte, même pris dans son ensemble, des interprétations parfois fort divergentes sont possibles. La conclusion qui s'impose, en ce cas, est que le but recherché par les auteurs de la Convention, à savoir unifier les règles applicables à une activité déterminée qui, le plus souvent, s'exerce simultanément dans plusieurs pays, n'est pas entièrement atteint.

En matière de transports internationaux de marchandises par route, le but poursuivi était manifestement d'unifier les règles applicables à cette activité, le transport ayant lieu dans plus d'un pays. A défaut d'une Convention multilatérale, les parties au contrat de transport risquent d'être confrontées à des régimes juridiques parfois fort différents; l'application des règles du droit international privé est de nature à susciter des conflits particulièrement délicats. La Convention constitue, dès lors, pour les pays qui y ont adhéré, une loi uniforme.

La Convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (dite CMR) fait suite à d'autres Conventions internationales qui ont réglé les transports maritimes, les transport aériens et les transports par chemin de fer. Le texte de la CMR montre que ses auteurs se sont inspirés des règles existantes, dont les Cours et tribunaux des divers pays qui y avaient adhéré avaient déjà fait maintes applications.

Cet aspect du problème n'a pas échappé aux juges des juridictions dont la jurisprudence fait l'objet de la présente étude. Ils ont vérifié les concordances entre ces diverses Conventions

* Procureur général émérite à la Cour de Cassation de Belgique; Avocat général honoraire à la Cour Benelux; Professeur émérite à la Vrije Universiteit Brussel (VUB); Correspondant d'UNIDROIT.

Les abréviations suivantes ont été employées dans les notes: N.J.: *Nederlandse Jurisprudentie*; R.W.: *Rechtspraak van de week*; Bull. IV: *Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation de France*, 4^{ème} partie; Pas. I: *Pasicrasie belge* 1^{ère} partie (consacrée exclusivement aux arrêts de la Cour de Cassation).

Nous avons commenté certains des arrêts de la Cour de Cassation de Belgique cités dans le présent examen, dans l'ouvrage collectif offert au professeur Putzeys en 1996 et publié à Bruxelles chez Bruylant, à savoir les pages 133 à 150. M. Vandeveld, Directeur des Etablissements Bruylant, nous a aimablement autorisé à reprendre des passages de ce bref commentaire, dans le présent examen.

et celle dont ils avaient à faire application. Cette recherche est d'autant plus importante qu'en ce qui concerne la CMR, les travaux préparatoires font défaut. Il n'y a pas d'exposé des motifs, ainsi qu'il en existe non seulement pour les lois internes, mais aussi pour d'autres Conventions internationales. Les juges de chaque pays adhérant à la CMR sont donc livrés à eux-mêmes, à leur tempérament et à leurs traditions, dictées par leur propre système juridique. C'est ce que montre abondamment la comparaison des décisions des Cours de Cassation des trois pays qui font l'objet du présent examen, à savoir la France, les Pays-Bas et la Belgique.

Cet examen montre aussi les différences de technique de l'art de juger. Alors qu'aux Pays-Bas, le Hoge Raad der Nederlanden procède le plus souvent à un exposé détaillé des questions à résoudre et explique ainsi la solution à laquelle il s'est arrêté, les arrêts de la Cour de Cassation de France sont plus concis et ne comportent ni explication ni justification de la solution adoptée. Dans certains cas la compréhension de l'arrêt est rendue difficile. Il n'est pas toujours possible de vérifier si la Cour s'inspire du système juridique qui prévaut en France dans le domaine du transport ou si elle tient compte des aspects internationaux qui s'y rapportent. Les arrêts de la Cour de Cassation belge sont beaucoup moins documentés que ne le sont les arrêts du Hoge Raad, mais ils sont néanmoins, dans certains cas, plus explicites que ne le sont les arrêts français.

De plus, il n'est pas sans importance de signaler que les publications des arrêts néerlandais vont de pair avec la publication des conclusions du ministère public. Bien souvent, on trouve dans ces conclusions une justification complémentaire de la solution que la Cour a retenue. Il arrive qu'il en va ainsi également en Belgique. De plus, en note des arrêts de la Cour belge, on trouve d'amples références à la jurisprudence et à la doctrine qui ont servi de base à la rédaction de l'arrêt. Tel n'est, le plus souvent, pas le cas des arrêts de la Cour de Cassation de France, sauf de très brefs renvois à l'un ou l'autre arrêt antérieur.

2. La CMR a donné lieu à une très abondante jurisprudence de la Cour de Cassation de France. Nous nous sommes efforcés d'en donner un aperçu aussi complet que possible. La jurisprudence du Hoge Raad der Nederlanden et celle de la Cour de Cassation de Belgique sont beaucoup moins fournies. Toutefois, pour la plupart des questions qui ont été réglées par la CMR, il existe au moins un ou deux arrêts des deux ou même des trois pays, de sorte qu'un examen comparatif présente un intérêt certain.

3. Nous pensons pouvoir retenir de cet examen deux considérations d'ordre général. La première concerne la méthode d'interprétation de la Convention. Tant en Belgique qu'aux Pays-Bas, il a été fait référence aux règles d'interprétation des Conventions internationales, qui font l'objet de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités, élaborée sous les auspices des Nations Unies. En Belgique, il y a été fait référence dans les conclusions du procureur général à la Cour de Cassation, M. DELANGE, avant l'arrêt du 27 janvier 1977¹. M. Delange a rappelé que pour interpréter une Convention internationale établissant une réglementation uniforme, il faut avant tout avoir égard à son texte même, que l'on doit présumer être l'expression authentique de la commune intention des parties. Si ce texte est obscur, les termes employés doivent être entendus dans leur sens ordinaire, en tenant compte de leur contexte et à la lumière de son objet. Un terme doit être entendu dans son sens particulier s'il est établi que telle était l'intention des parties.

Aux Pays-Bas, c'est aussi le ministère public, M. l'avocat général HAAK, qui a fait référence aux articles 31, 32 et 33 de la Convention de Vienne; de plus le Hoge Raad s'est aussi inspiré de ces dispositions. En l'espèce, il s'agissait d'interpréter l'article 2 CMR, dont les textes français

¹ Pas. I, 1977, n° 574.

et anglais sont apparemment différents. Nous examinerons cette question en commentant l'arrêt du Hoge Raad du 29 juin 1990², qui concerne l'application de cet article 2. Tant aux Pays-Bas qu'en Belgique on a souligné que le traité de Vienne peut être considéré comme régissant désormais le droit des gens.

La seconde considération, qui découle de la première, concerne les principes d'interprétation qui ont été énoncés dans les arrêts des juridictions précitées, spécialement le Hoge Raad der Nederlanden. La Convention a pour objectif de soumettre les parties en présence à des règles juridiques uniformes. Il faut donc interpréter les textes de la Convention en tenant compte de cet objectif. Tout ce qui peut être de nature à susciter des interprétations divergentes, selon les pays concernés, doit être résolu en tenant compte de cet objectif commun.

Cela signifie aussi que l'application de la Convention doit primer l'application du droit interne. Une telle règle s'impose dans la plupart des pays de l'Union européenne, en ce qui concerne le droit communautaire. C'est dans le même esprit qu'il y a lieu d'appliquer la CMR. A plusieurs reprises, les Cours des trois pays concernés ont décidé que les règles de la Convention ont un caractère impératif, ce qui signifie qu'il n'est pas permis aux parties d'y déroger, même d'un commun accord. Il faut néanmoins souligner que lorsque des contrats annexes, qui ne sont pas soumis à la CMR, sont conclus, il est permis aux parties de décider que leur contrat sera soumis à la Convention. Tel est notamment le cas des contrats de commission de transport, dont la Cour de Cassation de France a décidé qu'ils ne tombent pas sous l'application de la CMR. Dans de nombreux cas, les parties ont convenu qu'elles se soumettaient de commun accord aux dispositions de la CMR, et donc pas au droit interne. Encore faut-il que ce droit interne ne contienne pas à ce sujet des règles d'ordre public, auxquelles il n'est pas permis de déroger. Il en sera question ci-après à l'occasion du commentaire des arrêts étudiés³.

II. – CHAMP D'APPLICATION DE LA CMR

1. *Le contrat de transport international – notion et portée*

4. Les Cours de Cassation de France et de Belgique ont été amenées à statuer sur la notion de transport international, qui fait l'objet de l'article 1^{er} de la Convention. Toutefois, ainsi qu'il apparaîtra de l'exposé qui va suivre, la portée des arrêts est différente, en raison de la différence que présentaient les moyens soumis à ces deux juridictions, alors qu'en fait les espèces étaient fort semblables.

5. Aux termes de l'arrêt du 2 février 1990⁴ de la Cour de Cassation de Belgique, un transporteur avait été chargé du transport de marchandises d'Anvers (Belgique) à Boussois (France), ces marchandises devant être chargées dans un conteneur placé sur une semi-remorque, l'un et l'autre appartenant à ce transporteur. Celui-ci avait chargé une autre firme, disposant d'un tracteur, de chercher à Anvers la semi-remorque chargée du conteneur, de la conduire à Boussois et de la ramener, après chargement du conteneur, à Anvers.

Le juge d'appel avait décidé qu'il ne s'agissait pas, dans le chef du propriétaire du tracteur, d'un contrat de transport international de marchandises, mais seulement d'un contrat de remorquage, qui ne tombait pas sous l'application de la CMR.

² N.J. 1992, n° 106.

³ Voir notamment Cour Cassation de France, 17 mars 1992, cité *infra*, § 8, et 1 juillet 1997, cité *infra* § 14, et en particulier voir les §§ 125-133 *infra*.

⁴ Pas. I, 1990, n° 342.

La Cour a cassé cette décision en relevant la constatation de fait de l'arrêt attaqué, à savoir que le propriétaire du tracteur avait été chargé par le "transporteur principal" de transporter, au moyen de son propre tracteur, la semi-remorque chargée d'un conteneur à destination de Boussois, où un chargement de verre serait mis à bord du conteneur, et de ramener le conteneur et son chargement à Anvers. Un tel contrat, décide la Cour, qui implique que le défendeur (ici le voiturier) devait transporter certaines marchandises depuis un lieu situé en France à destination d'un lieu situé en Belgique au moyen de son véhicule, doit être qualifié de contrat de transport; dès lors, pour apprécier la responsabilité du propriétaire du tracteur, l'arrêt attaqué a considéré à tort que la mission du défendeur était seulement une mission de remorquage, excluant sa responsabilité sur la base de la CMR.

C'est donc au départ d'une appréciation en droit du contrat avenué entre parties, fondée, certes, sur les éléments de fait retenus par le juge du fond, que la Cour décide qu'il s'agit d'un contrat de transport au sens de l'article 1^{er} de la Convention.

6. Une question semblable a donné lieu à un arrêt de la Cour de Cassation de France, rendu le 17 décembre 1980⁵. Il s'agissait d'un transport d'Angleterre au Portugal. La cargaison avait été chargée sur les semi-remorques appartenant à une société chargée du transport. Arrivées en France, ces remorques avaient été attelées à des véhicules tracteurs fournis par une autre firme et conduits au Portugal par les préposés de celle-ci. En cours de route des avaries avaient été causées à la cargaison. La responsabilité de la firme de remorquage ayant été mise en cause, le juge du fond avait considéré que les rapports entre la firme de transport, propriétaire des remorques, et la firme de remorquage étaient ambigus et que, dès lors, cette dernière ne pouvait être responsable sur la base de la CMR.

La Cour de Cassation a relevé que le juge du fond avait constaté que la firme de remorquage avait signé la lettre de voiture en tant que transporteur et que, dès lors, sa responsabilité devait être appréciée sur la base de la CMR. Elle a cassé la décision attaquée.

L'arrêt de la Cour de Cassation belge était fondé sur la violation de l'article 1^{er} CMR, alors que les moyens soumis à la Cour de Cassation de France étaient pris de la violation de l'article 9 CMR. Il en résulte que l'arrêt belge a une portée différente de celle de l'arrêt français. Le remorqueur avait effectué un transport au sens de la Convention dès lors qu'il conduisait la cargaison d'un lieu situé dans un pays autre que celui de destination, au moyen de son propre véhicule.

7. L'article 1^{er} a fait l'objet de deux intéressantes interprétations par le Hoge Raad des Pays-Bas. L'intérêt est double, en ce sens que, d'une part, les cas d'espèce qui ont été jugés montrent les réactions opposées des usagers face à l'application de la CMR et, d'autre part, les solutions juridiques que le Hoge Raad y a données dans l'un et l'autre cas.

Dans l'affaire qui a fait l'objet de l'arrêt du Hoge Raad du 16 mars 1979⁶, les parties ont cherché à éviter l'application de la Convention. Dans ce but, elles ont divisé le transport en deux tronçons, le premier exécuté sur le territoire des Pays-Bas jusqu'à la frontière allemande, le second sur le territoire allemand depuis la frontière, chacun de ces transports faisant l'objet d'un contrat distinct, exécuté par des transporteurs différents. Dans l'affaire qui fait l'objet de l'arrêt du Hoge Raad du 26 mai 1989⁷, les parties ont, au contraire, convenu que dans leurs multiples rapports, la CMR serait applicable même si, apparemment, le caractère international de certaines prestations pouvait être mis en doute. Dans cette seconde espèce la solution

5 Bull. 1980, IV, n° 432, p. 345.

6 N.J. 1980, n° 562.

7 N.J. 1992, n° 105.

adoptée par le Hoge Raad est particulièrement intéressante, spécialement du point de vue de l'application d'une loi uniforme.

8. L'arrêt du 16 mars 1979 concernait un transport commandé par une firme néerlandaise aux fins d'expédier des colis au départ d'une localité située aux Pays-Bas, à destination d'une firme établie en Allemagne. La firme néerlandaise s'était adressée à un transporteur néerlandais établi à proximité de la frontière néerlandais-allemande. Le transporteur néerlandais effectua le transport depuis la localité d'expédition jusqu'à la frontière allemande. Il s'adressa pour la suite du transport à un transporteur allemand, qui prit les colis en charge sur un terrain, situé aux Pays-Bas, à 250 m de la limite frontalière. Au moment de la livraison des colis chez le destinataire allemand, des avaries furent constatées. L'assureur néerlandais de l'expéditeur réclama devant un juge néerlandais paiement des indemnités versées au destinataire. L'incompétence du juge néerlandais fut opposée par le défendeur, au motif qu'il ne s'agissait pas d'un transport international, au sens de l'article 1^{er} de la Convention et que, dès lors, les règles de compétence, déterminées conformément à la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968, étaient applicables. La compétence n'était donc pas régie par l'article 31 CMR.

La Cour a décidé qu'il y avait en l'espèce deux contrats de transport, l'un depuis le lieu d'expédition aux Pays-Bas jusqu'à la frontière allemande, l'autre depuis cette frontière jusqu'à la livraison en Allemagne. Le problème résidait dans le fait que la prise en charge par le transporteur allemand avait eu lieu sur le territoire des Pays-Bas, mais seulement à 250 m de la frontière. Cette différence suffisait-elle à faire du transport allemand, un transport international au sens de la Convention? L'arrêt répond par la négative. Il est inadmissible que par l'article 1^{er}, l'on ait en vue de rendre la Convention applicable à un contrat de transport par route à destination d'un lieu situé dans un pays Partie à cette Convention, au départ de la frontière de ce pays. Un contrat qui a pour objet un tel transport, la prise en charge ayant lieu à la frontière, à un endroit propice pour une telle manoeuvre, ne perd pas cette qualification par le seul fait que cet endroit est situé de l'autre côté de la frontière, dans les parages immédiats.

9. Dans ses conclusions, le ministère public s'est inspiré de l'application de la Convention relative au transport par chemin de fer. Le ministère public a souligné qu'à défaut de travaux préparatoires de la CMR, il est permis d'admettre que ses auteurs se sont inspirés de la Convention de 1952 relative au transport international par chemin de fer, laquelle avait pour origine la Convention de Berne du 14 octobre 1890. Une situation comparable à celle sur laquelle la Cour a statué en l'espèce avait été envisagée lors de la conclusion de la Convention de 1890 et était considérée comme ne donnant pas lieu à un transport international. Au demeurant, souligne le ministère public, le but de la CMR est d'éviter qu'un seul et même contrat de transport, qui donne lieu au passage d'une frontière, puisse être soumis à plus d'un régime juridique, l'ensemble du contrat étant désormais régi par un seul régime, celui de la CMR. Il n'y a pas lieu d'appliquer cette unité de régime, lorsque les parties, de propos délibéré, ont conclu plus d'un contrat, chaque contrat étant, en ce cas, régi par le régime du pays où il est exécuté. Tel était le cas en l'espèce. La Cour a suivi cet avis.

10. L'arrêt du 26 mai 1989 a statué sur une question de fait se présentant dans un sens opposé à celui qui a fait l'objet de l'arrêt de 1979. En l'espèce, le problème était intéressant tant au plan de droit néerlandais que du point de vue de l'application de la Convention.

A la base, une convention cadre conclue entre une firme britannique de transport et une firme néerlandaise de transport prévoyait d'une manière générale que les rapports de droit entre les parties seraient réglés conformément aux dispositions de la CMR. Le litige concernait un transport effectué par la firme britannique depuis un lieu de chargement situé en Angleterre à destination des Pays-Bas, les marchandises étant prises en charge depuis un port d'arrivée

aux Pays-Bas par la firme néerlandaise qui devait les délivrer au destinataire, à Leiden (Pays-Bas). Toutefois, la cargaison avait péri par le feu sur un parking situé aux Pays-Bas.

Le transporteur britannique rendu responsable par l'expéditeur, avait appelé le transporteur néerlandais en garantie. Ce dernier excipait du fait que l'appel en garantie était éteint par la prescription de six mois prévue par l'article 95 du Code de commerce néerlandais, cette disposition étant *d'ordre public*. Le transporteur britannique soutenait que la convention cadre intervenue entre parties rendait applicable la prescription d'un an, prévue par l'article 32 CMR. Le transporteur néerlandais soutenait qu'en l'espèce, il s'agissait d'un transport national et qu'il n'était pas permis de renoncer à l'application de la disposition d'ordre public précitée, avant l'expiration du délai de prescription.

Il importe de souligner que le Hoge Raad a approuvé le juge du fond qui avait décidé que le contrat de base concernait des transports ayant un caractère international, parce que les parties s'étaient engagées à transporter des cargaisons amenées par mer aux Pays-Bas et destinées à des lieux situés en Europe. Etant donné cette décision, le Hoge Raad a considéré qu'est légale la décision aux termes de laquelle les parties ont pu valablement convenir d'appliquer à leurs relations les dispositions de la CMR même lorsqu'un transport se limite à un lieu de destination aux Pays-Bas. Il en résulte que c'est à bon droit que le juge du fond a décidé que les dispositions de la CMR écartent l'application des dispositions de droit interne néerlandais, même si celles-ci sont d'ordre public.

Le ministère public avait exposé qu'en concluant leur contrat de base, relatif à des transports internationaux, les parties avaient fait un choix relevant de l'application du droit international privé, c'est-à-dire portant sur la règle de conflit. Ce n'était donc pas un simple choix de droit matériel, comme les parties peuvent en conclure librement, pour autant qu'elles n'écartent pas l'application de dispositions internes d'ordre public. C'est aussi ce que décide la Cour. Mais lorsqu'il s'agit d'un litige ayant un caractère international, auquel pourraient être appliqués des régimes juridiques différents, le choix des parties a une autre portée, à savoir la détermination de la règle de conflit. En l'espèce, dit le ministère public, le recours à l'application de la CMR présente le très grand avantage pour les parties de déterminer d'avance les règles auxquelles leurs rapports de droit seront soumis, sans avoir à subir les inconvénients qui pourraient résulter de l'application de régimes juridiques différents.

Ainsi, la volonté des parties rejoignait le but poursuivi par les auteurs de la CMR, à savoir soumettre un transport international à un seul système juridique. En l'espèce, ce but était ainsi atteint, même si, comme tel, le contrat litigieux avait pu être considéré comme ne tombant pas sous l'application de la Convention internationale.

11. L'arrêt de la Cour de Cassation de France du 3 novembre 1992⁸ a statué sur un litige dont une des données résidait dans le fait que le transport avait eu lieu de France à Monaco, et que la France avait conclu avec la Principauté de Monaco un accord, le 9 juillet 1968, aux termes duquel ne seraient pas considérés, au point de vue réglementaire, comme des transports internationaux les transports entre la France et Monaco.

En l'espèce, la cargaison avait subi des avaries en cours de transport et l'assureur du transporteur soutenait que la CMR n'était pas applicable. Les juges du fond n'avaient pas admis cette défense. La Cour a rejeté le pourvoi en constatant qu'il s'agissait d'un transport international au sens de la CMR et que, comme il s'agissait de régler un litige d'ordre privé, il était légal d'écartier l'accord franco-monégasque du 9 juillet 1968, au profit de la CMR.

⁸ Bull. 1992, IV, n° 348, p. 249.

Il résulte de cet arrêt que l'accord franco-monégasque règle seulement les formalités réglementaires, sans doute douanières, applicables entre les deux pays, mais nullement les questions affectant les rapports privés entre parties.

12. L'arrêt du 21 novembre 1995 de la même Cour⁹ concernait un transport de France en Tunisie. Le commissionnaire de transport avait conclu un contrat avec un voiturier qui devait acheminer une semi-remorque, sur laquelle les marchandises avaient été chargées, jusqu'à Marseille; il n'a pas été précisé dans l'arrêt qui avait la charge de la suite du transport. En cours de route, avant Marseille, l'ensemble routier fut accidenté et la cargaison subit des avaries. Les marchandises furent déchargées de la semi-remorque. Le transporteur soutint qu'il n'avait pas entendu s'associer au contrat de transport international et qu'il y avait eu rupture de charge.

La Cour a cassé l'arrêt qui avait admis cette défense, en décidant que le lieu de prise en charge des marchandises et le lieu prévu pour leur livraison étant situés dans des pays différents, le transport régi par un contrat unique, se trouvait en toutes ses parties soumis à la CMR.

13. Tout récemment, le 25 mars 1997¹⁰, la Cour de Cassation de France a décidé que, dès lors qu'à la frontière il y avait eu rupture de charge, la CMR n'était pas applicable. En l'espèce, il résultait de l'arrêt du juge du fond que l'expéditeur avait conclu un contrat de transport pour l'acheminement de la marchandise depuis le lieu de l'expédition en France jusqu'à la frontière espagnole. Arrivées à la frontière, les marchandises avaient été déchargées et prises en charge par un autre transporteur, chargé des formalités de douane et de la poursuite du voyage jusqu'à la destination en Espagne. La Cour décide que la rupture de charge, qui allait de pair avec l'absence de lettre de voiture, constituait un élément suffisant pour décider que la CMR n'était pas applicable.

Cet arrêt peut être comparé à celui du Hoge Raad du 16 mars 1979¹¹. En ce cas aussi il y a avait eu rupture de charge à la frontière et la Cour concluait que la CMR n'était pas applicable.

14. L'arrêt de la Cour de Cassation de France du 1 juillet 1997¹² a décidé qu'il est permis aux parties d'adopter les règles et dispositions de la CMR, même lorsqu'il s'agit d'un transport interne. Il est en effet permis aux parties de stipuler que d'autres dispositions que celles du droit interne régiront leurs rapports contractuels, pourvu que ces dispositions ne soient pas contraires à l'ordre public national.

2. *Les parties au contrat. La situation des commissionnaires de transport*

15. L'application de la CMR a donné lieu, en France, à une analyse très fine des rapports qui peuvent exister entre les divers intervenants. Dans de nombreux cas soumis à la Cour de Cassation, en plus des parties nécessaires au contrat de transport, à savoir l'expéditeur, le destinataire et le voiturier (transporteur effectif) interviennent aussi des commissionnaires de transport. Le plus souvent l'expéditeur s'adresse à un commissionnaire de transport et le charge d'organiser l'expédition de la cargaison. Le commissionnaire s'adresse à un voiturier et conclut avec celui-ci un contrat de transport, aux termes duquel la cargaison doit être livrée au destinataire. Il faut noter qu'il arrive fréquemment que le commissionnaire de transport s'adresse à son tour à un autre commissionnaire de transport.

⁹ Bull. 1995, IV, n° 269, p. 248.

¹⁰ Bull. 1997, IV, n° 86, p. 7.

¹¹ Cité *supra* note 6.

¹² Bull. 1997, IV, n° 218, p. 189.

Aux termes de la jurisprudence de la Cour de Cassation de France, il y a lieu de vérifier dans chaque cas s'il existe un contrat de commission et, s'il en est ainsi, si ce contrat ne tombe pas sous l'application de la CMR. Pour apprécier l'existence du contrat de commission, le juge applique le droit français, dès lors qu'il s'agit d'un contrat soumis à ce droit. En ce qui concerne les rapports qui s'établissent entre le voiturier et le commissionnaire de transport, c'est le contrat de transport qui est applicable, puisque ce contrat a été conclu entre le commissionnaire et le voiturier. Dès lors, lorsqu'il s'agit d'un transport international, c'est la CMR qui est applicable. En ce qui concerne l'expéditeur, ses rapports avec le voiturier sont aussi régis par la CMR. Enfin, s'il y a plusieurs voituriers qui se succèdent dans l'exécution du contrat de transport international, c'est aussi la CMR qui est applicable. Il s'agit, en ce cas, de transporteurs successifs, au sens de la CMR. Toutes ces questions ont donné lieu à une abondante jurisprudence de la Cour de Cassation de France.

16. En ce qui concerne la notion de contrat de commission de transport, l'arrêt du 25 juin 1979¹³, casse l'arrêt de la cour d'appel qui n'a précisé ni les pièces auxquelles la Cour se référerait, ni les éléments tirés de celles-ci ayant permis de qualifier, comme elle l'a fait, le contrat liant les deux parties en litige, alors que les conditions dans lesquelles ce contrat a été exécuté n'impliquent pas nécessairement qu'il s'agisse d'un contrat de commission.

17. Dans l'affaire qui fit l'objet de l'arrêt du 6 octobre 1992¹⁴, la Cour constata que pour décider que la société X avait agi en qualité de commissionnaire de transport, l'arrêt retient que cette société était titulaire de la licence de commissionnaire de transport, que dans ses relations contractuelles avec la société Z, elle était tenue de réexpédier les marchandises de cette dernière, d'établir un contrat de transport émarginé chaque fois par le transporteur affrété et qu'elle justifie avoir accompli sa mission.

La Cour décide qu'en se déterminant ainsi, sans constater que dans l'organisation du transport de marchandises que la société Z lui confiait, la société X agissait en qualité d'intermédiaire libre du choix des voies et des moyens et concluant les conventions de transport en son propre nom, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision. Il faut souligner qu'ainsi l'arrêt se fonde sur le droit français pour décider s'il s'agit d'un contrat de commission de transport et, si tel est le cas, pour en déduire, sur la base de la CMR, que celle-ci ne régle ni ce contrat ni les conséquences qui en découlent.

18. A cet égard, plusieurs arrêts ont statué en ce sens. Tel était le cas des arrêts du 16 février 1970¹⁵, du 27 octobre 1975¹⁶ et du 12 mai 1981¹⁷. Il en résulte que dans un litige qui oppose l'expéditeur au commissionnaire, la responsabilité de ce dernier n'est pas soumise aux règles de la CMR, spécialement en ce qui concerne la limite des montants et en ce qui concerne le délai de prescription de l'action (v. notamment l'arrêt du 15 juillet 1986¹⁸ qui sera commenté ci-après au sujet de l'application de l'article 17).

19. De même, les règles de la CMR ne sont pas applicables au litige qui oppose un commissionnaire de transport à un autre commissionnaire de transport qui a été substitué au

¹³ Bull. 1979, IV, n° 214, p. 172.

¹⁴ Bull. 1992, IV, n° 298, p. 215.

¹⁵ Bull. 1970, IV, n° 62, p. 59.

¹⁶ Bull. 1975, IV, n° 239, p. 197.

¹⁷ Bull. 1981, IV, n° 224, p. 177.

¹⁸ Bull. 1986, IV, n° 161, p. 136.

premier (28 octobre 1980¹⁹). Il en est ainsi aussi du litige qui oppose le destinataire aux deux commissionnaires de transport qui ont organisé le transport international (21 juin 1982²⁰).

En revanche, lorsqu'ils s'agit des rapports entre le commissionnaire et le voiturier qui a effectué le transport international, c'est la loi qui régit le contrat de transport (et non pas le contrat de commission) qui est applicable, c'est-à-dire la CMR. Plusieurs arrêts ont statué en ce sens (8 juin 1983²¹, 18 mars 1986²², 15 juillet 1986²³, 25 juin 1991²⁴, 25 mai 1993²⁵). Il faut souligner que l'arrêt du 8 juin 1983 concernait le cas où le commissionnaire était mentionné dans la lettre de voiture comme étant l'expéditeur. Toutefois, aux termes de l'arrêt du 25 juin 1991, la Cour décide expressément que cet élément est sans importance au regard de l'application de la CMR, dès lors qu'il suffit qu'il s'agisse d'un litige opposant le commissionnaire au transporteur.

Aux termes de l'arrêt du 15 juillet 1986, le commissionnaire peut obtenir la condamnation du transporteur, même si en tant que commissionnaire il a été condamné à une indemnité plus importante à l'égard de l'expéditeur.

20. Cette distinction entre le contrat de commission de transport et le contrat de transport international n'a apparemment pas donné lieu à une jurisprudence du Hoge Raad des Pays-Bas. Aucun des arrêts qui ont été relevés ne concernait une telle question. Il n'est donc pas possible de préciser comment cette question est résolue dans ce pays.

Au contraire, en Belgique, le problème a été sous-jacent dans plusieurs cas dont la Cour de Cassation a eu à connaître, mais il n'y a pas eu de décision de principe, tel que ce fut le cas en France. Dans les affaires qui ont donné lieu aux arrêts du 30 mai 1980²⁶, du 25 mai 1984²⁷, du 17 septembre 1987²⁸ et du 30 juin 1995²⁹, il a été question de l'intervention de sociétés dites de "transport" auxquelles les expéditeurs avaient confié le soin de faire transporter des marchandises, mais qui elles-mêmes s'étaient adressées soit directement, soit indirectement à une autre firme de transport, c'est-à-dire qui avait effectivement transporté la cargaison. Dans tous ces cas, les décisions intervenues ont qualifié le premier intervenant de "transporteur principal" et les autres, y compris le dernier d'entre eux, de transporteurs successifs, alors même que le transport avait été exécuté, dans la plupart des cas, de bout en bout, par un seul transporteur.

21. L'arrêt du 30 mai 1980 concernait le recours en garantie exercé par le "transporteur principal" contre le transporteur à qui était imputé le dommage. En l'espèce, l'expéditeur avait confié à la firme *Pentacom* le soin de faire effectuer le transport international; celle-ci avait confié le transport à *International Freight Service*, qui elle-même avait chargé de l'entière responsabilité du transport la firme *Bellekens*. C'est donc cette dernière qui avait réellement exécuté l'ensemble du transport. Le dommage était imputable à *Bellekens*. *Pentacom* prétendait exercer un recours

19 Bull. 1980, IV, n° 355, p. 285.

20 Bull. 1982, IV, n° 236, p. 206.

21 Bull. 1983, IV, n° 169, p. 147.

22 Bull. 1986, IV, n° 54, p. 46.

23 Cité *supra* note 18.

24 Bull. 1991, IV, n° 243, p. 168.

25 Bull. 1993, IV, n° 212, p. 151.

26 Pas. I, 1980, p. 1216.

27 Pas. I, 1984, n° 543.

28 Pas. I, 1988, n° 36.

29 Pas. I, 1995, n° 344.

contre *International Freight*. Cette prétention avait été rejetée par les juges du fond, au motif que la responsabilité des transporteurs successifs est réglée à l'article 37 de la Convention, à savoir que le transporteur par la faute duquel le dommage est survenu doit supporter seul l'indemnité, en sorte que le "transporteur principal" ne pourrait exercer d'action directe contre *International Freight Service*, qui n'avait pas commis de faute. Le recours devait être exercé directement contre la firme *Bellekens*, transporteur responsable des dommages.

Les juges du fond avaient considéré qu'en l'espèce, il y avait des transporteurs successifs (*International Freight* et *Bellekens*), et sur cette base, avaient conclu à l'application de l'article 37. La Cour, qui n'était d'ailleurs pas saisie d'un moyen à cet égard, s'est dès lors fondée sur cette considération pour approuver la décision que le "transporteur principal" n'avait pas de recours contre le "transporteur" qu'il avait substitué, le dommage étant entièrement imputable au transporteur qui avait réellement effectué le transport. Il faut souligner que la nature du contrat liant *Pentacom* à l'expéditeur n'a pas été examinée, et il en a été de même du contrat entre *Pentacom* et *International Freight Service*. D'autre part, l'action dirigée par *Pentacom* contre *Bellekens* était nécessairement fondée sur le contrat de transport, qui tombait sous l'application de la CMR. Il n'est toutefois pas interdit de considérer que tant *Pentacom* qu'*International Freight* étaient des commissionnaires de transport.

22. L'arrêt de la même Cour du 25 mai 1984 fait application à la fois de dispositions de droit interne et de celles de la CMR. Cet arrêt concernait un transport d'Allemagne en Belgique. L'expéditeur *Comelco* avait confié le transport à la firme *Intermonde*. Celle-ci avait substitué la firme *E.R.T.* qui elle-même avait substitué la firme *Euroveen*. Cette dernière avait finalement choisi comme transporteurs effectifs *J. Adams*, *A.M. Schroens* et *H. Smeets*. C'est cette dernière qui délivra la marchandise au destinataire à Vilvorde (Belgique). Selon l'arrêt, il n'était pas contesté que le préposé de *Smeets* s'était rendu coupable du vol d'une partie de la marchandise transportée.

L'arrêt constate que l'article 3 CMR concerne les préposés et les personnes aux services desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport. Les articles 34 et 35 concernent les transporteurs successifs. L'arrêt constate ensuite que les juges du fond ont considéré que *Smeets* était un transporteur successif par rapport aux firmes *Adams* et *Schroens*, en sorte que dans cette mesure les articles 34 et 35 étaient applicables. En l'espèce, il ne s'agissait pas d'un procès entre ces transporteurs, mais d'un litige opposant *Intermonde* à une personne à laquelle cette partie avait eu recours pour l'exécution du transport. A ce sujet, l'arrêt décide, d'une part, qu'*Intermonde* s'est substitué une autre firme qui elle-même a, elle aussi, substitué un tiers; et, d'autre part, qu'en droit belge, le transporteur cité par l'expéditeur dispose d'une action récursoire contre tout transporteur substitué en tout ou en partie, auquel l'avarie, la perte ou le retard est effectivement imputable.

Peut-on en déduire que selon cet arrêt la responsabilité respective des transporteurs substitués n'est pas réglée par la Convention et doit donc être jugée conformément au droit belge? A cet égard, *Smeets* a agi sur la base du contrat conclu avec la firme qui avait été substituée à *Intermonde*. La Cour décide qu'*Intermonde*, quoique n'étant pas commettant de *Smeets*, possède néanmoins une action récursoire contre celui-ci. L'arrêt considère que les rapports de droit entre les transporteurs substitués ne tombent pas sous l'application de la CMR et que, dès lors, ces rapports sont régis par le droit interne (belge). Encore que la Cour qualifie ces parties de transporteurs substitués, on peut sans doute se demander s'il ne s'agit pas de commissionnaires de transport et que, dès lors, à ce titre, comme la Cour de Cassation de France l'a décidé, ces rapports ne relèvent pas de l'application de la CMR. Cette question n'était pas soulevée, en ces termes, devant la Cour de Cassation belge.

Cette Cour décide ensuite que la partie *Intermonde* possède une action récursoire contre le transporteur effectif et que cette action tombe sous l'application de la CMR, notamment en ce qui concerne la prescription (article 32). Il s'agissait, en effet, d'une action fondée sur le contrat de transport, de sorte que sur ce point il y a identité de solutions en droit belge et en droit français. Mais les motivations dans l'un et l'autre cas sont fort différentes. Alors qu'en France on décide que le commissionnaire de transport peut exercer un recours contre le transporteur effectif et que ce recours repose sur l'application de la CMR, en Belgique on considère que celui qui est qualifié de "transporteur principal", alors qu'il n'exécute pas le transport, a un recours fondé sur la CMR contre ledit transporteur effectif.

23. L'arrêt du 17 septembre 1987 de la même Cour concernait un transport international qui avait été confié par l'expéditeur, *S.A. Balteau*, à la société de transport *Panalpina World Transport*. Celle-ci avait chargé la société *Stolk International* d'effectuer le transport. Les juges du fond avaient constaté qu'à *Panalpina* s'était substitué *Stolk*, qui avait effectué le transport et devait délivrer la marchandise au destinataire, en Turquie. Les marchandises avaient été accidentées en cours de route.

La Cour décide qu'il résulte des éléments du fait indiqués par les juges du fond que *Stolk* a eu réellement la maîtrise du transport et que, dès lors, il était contractuellement responsable non seulement à l'égard du donneur d'ordre (*Panalpina*), mais aussi envers l'expéditeur. Certes, en ce cas, il n'y avait pas lieu d'avoir égard à la qualité de commissionnaire de transport du donneur d'ordre, dès lors qu'il s'agissait d'un litige qui était fondé sur le contrat de transport international, auquel la CMR était applicable.

24. L'arrêt du 30 juin 1995 de la même Cour concernait un transport au départ de la Suisse à destination de deux endroits distincts en Grande Bretagne. Il était admis que ce transport tombait sous l'application de la CMR. Au cours de ce transport, la cargaison subit un dommage. La question était de savoir si, en l'espèce, ce transport avait été effectué par deux transporteurs successifs. Il résultait des constatations des juges du fond qu'un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur en Suisse et un intermédiaire qui s'était adressé à un voiturier pour effectuer l'ensemble du transport de Suisse en Grande Bretagne. Les juges du fond avaient considéré que l'intermédiaire et le transporteur effectif étaient des transporteurs successifs.

L'arrêt annule cette décision, parce qu'il n'y avait pas de transporteurs successifs, mais un seul contrat de transport auquel toutes les parties avaient adhéré. Ici aussi, la Cour s'est abstenue de qualifier l'intermédiaire. Elle n'était d'ailleurs pas saisie d'un moyen à ce sujet. Mais elle exclut qu'il puisse être question de transporteurs successifs, ce qui revient à dire que l'intermédiaire n'était pas un transporteur au sens de la Convention.

25. Cet examen montre que si le problème s'est posé tant en France qu'en Belgique, la jurisprudence française a affiné la solution en qualifiant, conformément au droit français, l'intervention des intermédiaires entre les parties au transport, expéditeur et destinataire, et les transporteurs effectifs, de commissionnaire de transport, qualification qui existe aussi en droit belge, mais à laquelle les parties et la jurisprudence n'ont pas eu recours. Il faut néanmoins souligner que dans le moyen soumis à la Cour de Belgique, avant l'arrêt du 17 septembre 1987, cet intermédiaire a été "incidemment" qualifié de commissionnaire-transporteur.

La solution adoptée par la Cour de Cassation de France nous paraît tout à fait justifiée. En effet, le contrat de commission de transport n'a rien d'international; il se situe dans un seul pays – le pays où ce contrat est conclu –, et c'est donc seulement ce statut juridique qui doit prévaloir à l'égard des parties concernées, ainsi que la Cour l'a décidé (en l'espèce, le droit français). En revanche, lorsqu'il s'agit des rapports du commissionnaire avec le transporteur effectif, là le caractère international est prédominant et ce sont donc les règles CMR qui doivent être appliquées.

3. *Le contrat de transport routier, contrat unique – exécuté partiellement par des transports non routiers*

26. L'article 2 a donné lieu à une délicate question d'interprétation qui provient d'une divergence apparente entre les textes français et anglais. Ces textes ont même force obligatoire, mais il n'est pas sans intérêt de souligner que la question que cet article a pour objet de régler a été soulevée, lors de l'élaboration de la Convention, par les représentants anglophones, principalement les représentants britanniques. Il va de soi, en effet, que les transports internationaux au départ ou à destination de la Grande Bretagne seront le plus souvent partiellement non routiers. Certes faut il à présent tenir compte de l'existence du tunnel sous la Manche.

L'article 2(1), 1^{ère} phrase dispose: "si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge, sauf éventuellement pour l'application des dispositions de l'article 14, la présente Convention s'applique néanmoins pour l'ensemble du transport". Cela signifie que le transporteur routier est responsable des avaries qui se produisent au cours du transport, qu'il soit routier ou non routier. C'est donc l'article 17 qui est applicable pour le tout.

La deuxième phrase de l'article 2(1) apporte une restriction importante à la règle énoncée ci-dessus. Il est dit en effet que si le dommage est exclusivement dû au transport non routier (notamment le transport maritime), c'est-à-dire qu'il n'est pas dû à un acte ou une omission du transporteur routier, la responsabilité de ce transporteur est déterminée non par la CMR, mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier, ... conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route (par ex. par mer). Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur par route est déterminée par la CMR.

En quoi consistent les dispositions légales qui règlent ou peuvent régler le transport non routier? La difficulté provient de ce que le texte anglais contient les termes suivants: "*in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport*". En français on lit: conformément aux *dispositions impératives* de la loi concernant le transport de marchandises par le transport autre que la route". Les mots "dispositions impératives" ne se retrouvent pas dans le texte anglais qui dit seulement "*prescribed by law*". Ces deux textes ont-ils la même portée?

27. Cette question a été fort controversée et a donné lieu à deux décisions particulièrement intéressantes, la première de la Cour de Cassation de France, la seconde du Hoge Raad des Pays-Bas.

28. L'arrêt de la Cour de Cassation de France du 5 juillet 1988³⁰ concernait un transport de marchandises expédiées de la Suède à destination de la France. Celles-ci avaient été chargées en Suède sur deux camions et le transport maritime avait eu lieu à bord d'un car ferry. Un des deux camions avait été chargé en partie, sans rupture de charge. Au cours d'une tempête, les marchandises chargées sur ce camion avaient été endommagées. Le transporteur routier était-il tenu d'indemniser l'expéditeur de ce chef? Il excipait de ce que, en vertu de la clause Paramount insérée dans le connaissement, la Convention de Bruxelles du 25 avril 1924 était applicable, d'où il résultait, disait-il, que sa responsabilité n'était pas déterminée par les dispositions de la CMR.

30 Bull. 1988, IV, n° 234, p. 161.

Aux termes de la Convention de Bruxelles précitée, le chargement en pontée n'était pas réglé par cette Convention. Dès lors, y avait-il au sens de la CMR, une règle légale impérative applicable au transport précité et spécialement une règle qui déterminerait les conséquences des avaries imputables audit transport? Toute la question était là. La Cour de Cassation commence par souligner que l'expéditeur n'avait pas donné son accord à la clause du connaissement autorisant l'application au transport en pontée des règles de la Convention de Bruxelles relatives au transport maritime. En effet, si l'expéditeur avait donné son accord à cette clause, le problème ne se posait plus, et il n'y avait pas lieu d'examiner l'application de la seconde phrase.

Ainsi qu'il vient d'être dit, en règle générale, la Convention de Bruxelles du 1924 ne couvre pas le chargement en pontée. Il en résulte qu'en l'espèce on ne peut invoquer ladite Convention comme étant la règle légale applicable à ce transport. Il s'ensuit qu'il n'y a pas de disposition légale applicable audit transport et que, en vertu de l'article 2 CMR, le transporteur routier est responsable des avaries survenues pendant le transport maritime, conformément à l'article 17(1) CMR.

Mais il y avait la clause Paramount insérée dans le connaissement, aux termes de laquelle la Convention de Bruxelles était rendue applicable au transporteur en pontée. C'était donc une dérogation conventionnelle à la règle générale de la Convention de Bruxelles. A cet égard l'article 10 de cette Convention, modifiée par le Protocole du 22 février 1968, autorise les parties au contrat de transport maritime à stipuler dans le connaissement que le contrat sera régi par ladite Convention. Tel était donc le cas en l'espèce, ainsi qu'il vient d'être dit, par l'insertion de la clause Paramount.

La cour d'appel en avait conclu que cet article 10 constituait la disposition légale réglant le transport, au sens de l'article 2(1) CMR. C'est sur ce point qu'intervient la décision de principe de la Cour de Cassation. Celle-ci décide que cet article 10 n'a pas de caractère "impératif" et que, dès lors, la cour d'appel a violé l'article 2(1) CMR. On trouve donc ici une interprétation apparemment stricte du texte français de la Convention.

Encore que l'arrêt ne donne à ce sujet aucune explication, on peut comprendre que la Cour considère que cet article 10 n'est pas une disposition à caractère général et obligatoire, puisque son application dépend de l'accord des parties. Or, en l'espèce, la Cour a constaté que la partie intéressée au premier chef, l'expéditeur, n'avait pas donné son accord à la clause. Pris en ce sens, les mots "dispositions impératives" ont approximativement le même sens que le texte anglais "*prescribed by law*". Ce qui résulte de l'accord du transporteur routier et de l'armateur maritime, ne résulte pas d'une disposition légale et n'est pas opposable à l'expéditeur et au destinataire, puisque ceux-ci n'y sont pas intervenus.

Cet exposé relatif à l'arrêt de la Cour de Cassation de France repose sur l'interprétation que nous pensons pouvoir en donner. L'arrêt est, en effet, très concis, comme c'est le cas de la plupart des arrêts de cette haute juridiction, et nécessite une réflexion approfondie. Peut-être faudrait-il y apporter encore plus de nuances.

29. La comparaison avec l'arrêt du 29 juin 1990³¹ du Hoge Raad qui a statué sur une question semblable permet de cerner le problème de plus près. Il s'agissait d'un transport au départ de divers endroits situés en Suède, à destination des Pays-Bas. Un transporteur routier suédois, chargé de l'ensemble du transport, avait pris les marchandises en charge depuis divers endroits d'expédition. Ces marchandises avaient été chargées et arrimées par les soins de l'expéditeur dans les conteneurs du transporteur routier. Ces conteneurs avaient été placés sur les semi-remorques de ce dernier. Arrivés à Göteborg (Suède), les véhicules chargés des

31 Cité *supra* note 2.

conteneurs, c'est-à-dire sans rupture de charge, avaient été mis à bord d'un ferry roll-on roll-off, en pontée. Le ferry devait conduire le convoi à Rotterdam. En cours de route, le navire dut affronter un ouragan et la cargaison subit d'importantes dommages.

Une action fut introduite devant un tribunal des Pays-Bas par le destinataire contre le transporteur routier. La question revenait à décider si ce transporteur était responsable du dommage sur la base de la CMR pour tout le transport, ou si cette Convention n'était applicable que pour le transport routier, alors que le transport par mer, au cours duquel le dommage s'était produit, donnait lieu à une indemnité sur la base d'une disposition légale réglant ce transport.

Le juge de première instance, dont la décision était soumise par les parties au Hoge Raad, avait décidé que la CMR était applicable à l'ensemble du transport conformément à l'article 2(1), 1^{ère} phrase. Aux termes de l'arrêt, si, en l'espèce, il fallait interpréter le texte dans sa rédaction française, les seules dispositions applicables ayant un caractère impératif étaient les Règles de La Haye et de la Haye/Visby. Ces règles impératives n'étaient applicables que pour autant que le transport par mer ait donné lieu à l'établissement d'un connaissement. Tel n'était pas le cas, en l'espèce, le transport par ferry ne donnant, en général, pas lieu à l'élaboration d'un tel titre de transport. Si, en revanche, on adoptait le texte anglais, la condition de disposition impérative n'était pas requise et, en ce cas, les règles des Conventions maritimes pouvaient être appliquées et, dès lors, la responsabilité du transporteur routier était limitée à ce que prévoient ces Conventions. Il faut à cet égard souligner que la portée de la responsabilité établie sur la base des Conventions maritimes est sensiblement moins lourde que celle qui résulte de la CMR.

L'arrêt ne s'est pas contenté de donner la préférence à l'un des deux textes. Il a cherché à déterminer le but et la portée de la disposition, considérée dans son ensemble. La disposition de l'article 2 a pour objet de régler un cas bien précis: le transport non routier, en l'espèce le transport maritime, comprend l'ensemble des moyens de transport routier, c'est-à-dire le tracteur, la semi-remorque et les conteneurs, ainsi que la cargaison contenue dans les conteneurs. Cet ensemble concerne évidemment aussi le transporteur routier. Il est dérogé à la responsabilité du transporteur routier sur la base de la CMR, au cas où sont remplies les conditions prévues dans la deuxième phrase de l'article 2. Si ces conditions ne sont pas remplies, la responsabilité CMR reste entière.

Le but de cette exception trouve sa justification à l'article 9 de la Convention: uniformiser les règles de la responsabilité du transporteur routier. Cette uniformisation doit être réalisée par des critères objectifs, c'est-à-dire sans tenir compte de clauses dérogatoires. De cette manière peut être obtenu un certain équilibre entre les intérêts des expéditeurs et ceux des transporteurs, dans l'intérêt de la sécurité juridique. La conclusion d'un contrat de transport dans le cadre de la CMR a pour effet d'uniformiser les règles de la responsabilité.

A cet égard on ne peut perdre de vue que les rédacteurs de la CMR avaient à l'esprit des Conventions analogues en matière de transport maritime (les Règles de La Haye et de La Haye/Visby), de transport ferroviaire et de transport aérien. Dans chacun de ces cas, le but des rédacteurs de ces conditions était d'unifier les règles applicables à ces divers transports. En ce qui concerne la CMR, ce sont ces principes d'uniformité qui inspiraient ses auteurs. C'est donc en ce sens qu'il faut interpréter tant les mots "*prescribed by law*" que "dispositions impératives". Le mot "impératif" signifie dans ce contexte qu'il ne peut y être dérogé. C'est, dès lors, en ce sens qu'il faut décider que la convention "fictive" qui lierait l'expéditeur et le transporteur non routier est soumise aux règles qui, en l'espèce, gouvernent le transport maritime, sans avoir égard aux conditions spéciales qui pourraient être applicables en fait, tel notamment le cas où ce transport serait conclu sans émission d'un connaissement, même en pontée. Ces

éléments ponctuels ne doivent pas être pris en considération. Seules doivent (impérativement) entrer en ligne de compte les dispositions qui règlent le transport maritime. Si de telles dispositions uniformes ne devaient pas exister, ce qui peut arriver à l'égard de certains pays, ce sont les règles de la CMR qui sont applicables pour le tout.

En l'espèce, le transport maritime était réglé par les Règles de La Haye, indépendamment des éléments de fait dont il vient d'être question (point de connaissance, chargement en pontée). Dès lors, ce sont les dispositions des Conventions maritimes qui règlent la responsabilité du transporteur routier à l'égard de l'expéditeur.

L'arrêt considère que cette solution présente l'avantage de l'uniformité et, dès lors, aussi de la sécurité juridique. Il ajoute que cette solution est en faveur des droits de l'expéditeur. Sur ce point, il est permis d'émettre des doutes, dans la mesure où les montants limités de la responsabilité auxquels pour le transport maritime, le transporteur routier serait tenu, seraient moins élevés que ceux qui lui incomberaient en cas de responsabilité sur la base de la CMR.

30. Deux aspects du problème doivent encore être soulignés:

1) Tant l'avocat général que la Cour considèrent que la 2^{ème} phrase de l'article 2 repose sur l'idée d'un contrat fictif entre l'expéditeur et le transporteur non routier. Quel est le contenu de ce contrat? A cet égard, l'arrêt précise qu'il s'agit d'un contrat qui fait référence *obligatoire* à un régime objectif déduit des Conventions internationales qui règlent ce transport non routier (Conventions maritimes, ferroviaire et aériennes). Spécialement, en ce qui concerne le transport maritime, ce contrat fictif ne repose pas sur des données ponctuelles, ce qui pourrait avoir pour effet de rendre inopérant l'objectif d'uniformité (ex. la Convention serait ou ne serait pas applicable selon qu'un titre transférable, tel le connaissance, aurait été établi – l'influence que peut avoir un chargement en pontée, etc.). Ces éléments ponctuels, qui sont d'ailleurs le plus souvent ignorés par l'expéditeur, qui ne participe pas au contrat réel conclu entre les transporteurs routier et le transporteur non routier, ne peuvent être pris en considération.

2) L'arrêt fait référence à l'application de la Convention de Vienne sur l'interprétation des traités internationaux. En interprétant un traité international il faut tenir compte des buts et de la portée des dispositions, dont les diverses versions linguistiques peuvent être ainsi harmonisées. La Cour considère que dans l'interprétation qu'elle donne de l'article 2, 2^{ème} phrase, les textes anglais et français sont compatibles entre eux.

L'intérêt de l'arrêt du Hoge Raad réside non seulement dans la solution adoptée, mais aussi dans la motivation très détaillée qu'il contient et qui précise très largement le raisonnement juridique qui est à la base de la solution.

Les solutions adoptées par la Cour de Cassation de France et par le Hoge Raad des Pays-Bas sont compatibles entre elles. La cour d'appel française avait adopté une solution comparable à celle du juge néerlandais qui fut cassée par le Hoge Raad. Dans l'un comme dans l'autre cas les juges du fond avaient tenu compte des données ponctuelles des litiges: en France, du transport en pontée, aux Pays-Bas, du transport sans émission d'un connaissance et en pontée. En France, la cour annule parce que le juge du fond tient compte d'une règle qui repose exclusivement sur l'expression de la volonté des transporteurs (routiers et maritimes), sans intervention des expéditeurs et destinataires. Il ne s'agit donc pas d'une disposition "impérative", c'est-à-dire qui s'impose aux parties. Le Hoge Raad qualifie la règle objective, c'est-à-dire qui ne tient pas compte des spécificités ponctuelles qui résultent des accords entre transporteurs.

Dans les deux cas, sans doute d'une manière explicite aux Pays-Bas, il est ainsi mis l'accent sur l'uniformité qui doit exister dans les règles applicables au transport, spécialement au transport routier. On peut, certes, considérer que le mode d'élaboration des arrêts, adopté par le Hoge Raad, permet de définir avec plus de sécurité ce que sera dans l'avenir la jurisprudence de cette haute juridiction, pour la solution de litiges analogues.

31. Le Hoge Raad a été saisi d'une autre question relative à l'application de l'article 2(1). L'arrêt du 14 juin 1996³² concernait un transport international de textiles, au départ des Pays-Bas et destiné à la Tunisie. L'application des règles de la CMR n'était pas contestée. Le transporteur routier avait effectué le transport par route jusqu'à Marseille. Il avait ensuite embarqué le camion et la cargaison à bord d'un navire. Or avant l'arrivée, un incendie se produisit à bord et le navire et la cargaison furent détruits par le feu. L'expéditeur rendit le transporteur routier responsable, sur la base de la CMR. La cour d'appel fit droit à cette demande, considérant que le feu n'était pas un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier. La cour d'appel interprétait ainsi le texte de l'article 2(1) d'une manière restrictive, c'est-à-dire que la destruction d'une cargaison par le feu est un fait qui n'est pas propre à un transport maritime.

Le Hoge Raad a cassé cette décision par un arrêt remarquablement motivé. La haute juridiction néerlandaise a confirmé la considération qu'elle avait déjà émise dans l'arrêt du 29 juin 1990 précité³³, à savoir qu'il faut tenir compte du but et de la portée de l'article 2 CMR. Ici aussi, la Cour met en parallèle les textes français et anglais de la Convention, qui ne sont pas parfaitement concordants. Or, le but de la disposition est de pallier les conséquences qui résultent des différences entre le régime de la responsabilité CMR et celui qui concerne les autres modes de transport (eau, air, chemin de fer), la responsabilité CMR étant en général plus lourde. Il s'ensuit que si l'on maintient sans exception le régime CMR pour l'ensemble du transport, y compris pour la partie de ce transport que le transporteur routier n'effectue pas, il est vraisemblable que ce dernier sera tenu au dédommagement, alors que les autres transporteurs seront exonérés en raison des multiples dérogations que les règles qui leur sont propres comportent.

Aussi le Hoge Raad considère-t-il qu'il faut donner de l'article 2(1), 2^{ème} phrase une interprétation large, c'est-à-dire que lorsque le fait qui a causé le dommage n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier, mais (en anglais: but) n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non-routier (en l'espèce, l'incendie doit nécessairement être mis en rapport avec le transport maritime), le dommage ne peut en aucune manière être imputé au transporteur routier. Certes, l'incendie peut aussi se produire lors d'un transport routier (incendie du camion, par exemple), mais, en l'espèce l'incendie ne pouvait trouver son origine que dans le transport maritime.

Dans cette interprétation, la responsabilité ne peut être que celle qui résulte d'un contrat (fictif) qui aurait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur maritime. S'il existe un motif d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime, c'est l'expéditeur et non le transporteur routier qui en supporte les conséquences. Si la responsabilité du transporteur non-routier est établie, le transporteur routier ne pourra être interpellé au-delà de ce qui peut être mis à charge du transporteur non-routier et il aura un recours contre ce transporteur conformément aux règles qui gouvernent ce transport.

Il y a donc une remarquable continuité dans la jurisprudence de la Haute Cour des Pays-Bas.

32 N.J. 1996, n° 132 C., p. 795. Avis de l'A.G., p. 468.

33 Cité *supra* note 4.

III. — CONCLUSION ET PREUVE DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE

32. Aux termes de la CMR, le contrat de transport international de marchandises par route doit faire l'objet d'un document établi par les parties, à savoir l'expéditeur ou le commissionnaire de transport et le voiturier. Ce document, dont les articles 4, 5 et 6 déterminent la forme et le contenu, s'appelle lettre de voiture. La jurisprudence, dont l'analyse suit, concerne, d'une part, la validité du contrat en rapport avec celle de la lettre de voiture et d'autre part, la valeur probante de ce titre de transport.

Il faut de plus exposer une importante jurisprudence de la Cour de cassation de France, relative à l'appréciation des éléments de fait ou de droit sur lesquels les juges du fond s'appuient soit pour admettre soit pour rejeter l'existence d'un contrat de transport international soumis aux règles de la CMR.

33. Par son arrêt du 17 février 1970³⁴, la Cour de Cassation de France a cassé l'arrêt d'appel qui avait décidé que le transport litigieux pour lequel aucune lettre de voiture s'appliquant au déplacement tout entier n'était produite, était régi par les dispositions de la loi interne et non par celle de la CMR, la preuve n'étant pas rapportée de l'existence d'un seul contrat qui aurait régi l'ensemble du transport.

La Cour décide qu'ayant constaté que les marchandises avaient été chargées en Angleterre, sur une semi-remorque, c'est-à-dire sur un des véhicules visés expressément à l'article 1(2) CMR, pour être transportées à Toulouse, de porte à porte, sans rupture de charge, la cour d'appel a violé notamment l'article 4 CMR, qui dispose que "l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui reste soumis aux dispositions de la Convention". Néanmoins, il faut souligner que l'arrêt de la Cour de Cassation étend, à juste titre, l'application de cette disposition au cas où une lettre de voiture n'a pas été produite. La lettre de voiture n'est donc pas un élément de validité du contrat de transport international de marchandises par route. Une telle décision n'a été rendue ni aux Pays-Bas ni en Belgique.

Si le fait qu'aucune lettre de voiture n'a été établie n'entache pas la validité du contrat ainsi que l'a décidé la Cour de Cassation, en revanche cette lettre de voiture présente un grand intérêt au regard des preuves à fournir par les parties.

34. Un problème de preuves résultant du fait qu'une lettre de voiture n'a pas été établie a donné lieu à un important arrêt du Hoge Raad des Pays-Bas.

L'arrêt du 23 janvier 1987³⁵ concernait un transport d'Italie en Allemagne. Lors du chargement des marchandises, le chauffeur du camion n'était pas présent. De plus il ne fut pas établi de lettre de voiture, en dépit des articles 4, 5, et 6 de la Convention. En cours de route et en vue des passages frontaliers, le chauffeur établit un écrit sur une formule de lettre de voiture, aux termes duquel il aurait reçu en charge 270 colis de produits textiles, pesant 5600 kg. Il désignait en qualité d'expéditeur la firme chez qui les marchandises avaient été prises en charge. Or, à l'arrivée en Allemagne, après constatation que les scellés étaient intacts, le destinataire constata qu'il n'y avait que 192 colis. La firme de transport fut citée à comparaître devant un juge néerlandais, par le commissionnaire de transport, qui lui-même avait été rendu responsable du manquant. Ce commissionnaire de transport produisait à l'appui de sa demande l'écrit établi par le chauffeur. Il soutenait que cet écrit avait la valeur d'une lettre de

34 Bull. 1970, IV, n° 64, p. 61.

35 N.J. 1987, n° 410.

voiture et, en tous cas, valait comme preuve à l'encontre de la firme dont le chauffeur avait établi l'écrit.

L'arrêt décide que ledit écrit, qui ne porte ni la signature ni le timbre de l'expéditeur, ne peut valoir comme lettre de voiture au sens des dispositions précitées de la CMR. L'arrêt considère que, quoique le chauffeur ne se soit pas conformé aux dispositions de l'article 8(1)(a) et 8(2) de la Convention, l'écrit précité ne peut être invoqué à l'encontre du transporteur, étant donné que cet écrit n'a pas été établi pour prouver contre lui le nombre de colis pris en charge.

Aux termes de l'arrêt, seule la lettre de voiture constitue le titre probant du contrat, c'est-à-dire dont la force probante vaut jusqu'à inscription de faux. Il ne résulte, en effet d'aucune disposition de la Convention que quelqu'autre écrit, émanant du transporteur, ait la même force probante en ce qui concerne la prise en charge des marchandises par ce dernier. En l'espèce, l'écrit produit par le demandeur n'avait pas cette force probante. Sur le fondement de ces considérations, l'arrêt décide que le commissionnaire de transport doit fournir la preuve du nombre de colis réellement pris en charge par le chauffeur et du montant du dommage qu'il a subi.

Il est donc permis de déduire de cet arrêt qu'à défaut de lettre de voiture, établie conformément aux dispositions de la Convention, la charge de la preuve, en cas de manquants, repose sur celui qui se prévaut d'un tel manquant à l'égard du transporteur, qu'il s'agisse de l'expéditeur, du destinataire ou, comme en l'espèce, du commissionnaire de transport.

35. Trois arrêts de la Cour de Cassation de France concernent aussi la portée de la lettre de voiture, quant à sa valeur probante.

L'arrêt du 17 décembre 1980³⁶ concernait un transport d'Angleterre au Portugal. La cargaison avait été placée sur la semi-remorque d'un transporteur en Angleterre. Parvenues en France, ces remorques avaient été attelées au tracteur d'un autre transporteur. En cours de route, une remorque s'était renversée et la cargaison avait été endommagée. Le juge du fond avait décidé qu'il n'était pas possible de déterminer en quelle qualité le transporteur propriétaire du tracteur était intervenu dans le transport, de sorte qu'il fallait adopter à son égard la solution la plus favorable, c'est-à-dire l'exonérer de responsabilité en tant que transporteur au sens de la CMR.

La Cour casse cette décision au motif que le juge du fond a relevé que le transporteur-tracteur figurait dans la lettre de voiture, signée par lui, comme transporteur. La lettre de voiture fait donc preuve contre le transporteur.

36. L'arrêt du 29 octobre 1991³⁷ concernait un transport de France en Libye. A l'arrivée, des avaries furent constatées. Or l'expéditeur avait confié le transport à une société de transport qui figurait comme transporteur dans la lettre de voiture. Cité en réparation du préjudice subi, ce transporteur s'était prévalu d'une autre lettre de voiture, dans laquelle figurait comme transporteur une autre firme de transport. Le juge du fond avait considéré que dans les rapports entre l'expéditeur et le premier desdits transporteurs, seule la lettre de voiture signée par celui-ci devait être prise en considération. Il n'avait donc pas eu égard à la seconde lettre qui mettait un autre transporteur en cause.

La Cour a cassé cette décision parce que la lettre de voiture ne fait foi que jusqu'à preuve contraire des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur.

36 Cité *supra* note 5.

37 Bull. 1991, IV, n° 326, p. 225.

Les juges du fond auraient dû avoir égard à la seconde lettre de voiture et apprécier dans quelle mesure celle-ci pouvait exonérer le premier transporteur de toute responsabilité.

37. L'arrêt du 12 mai 1980³⁸ apporte un autre éclairage de cette question. Un transport avait eu lieu de Grèce en France et une lettre de voiture internationale avait été établie, désignant les destinataires. Toutefois, en fait, les marchandises avaient été chaque fois délivrées à une firme dont le nom ne figurait pas comme destinataire sur la lettre de voiture. A la livraison, cette firme avait fait des réserves au sujet des avaries constatées. C'est aussi cette firme qui avait demandé des indemnités au transporteur. Comme celui-ci contestait que cette firme fût le destinataire du transport international, en affirmant qu'au transport international qui s'était terminé par la livraison des marchandises au destinataire indiqué dans la lettre de voiture, avait succédé un transport interne à destination de la firme chez qui la livraison des marchandises avait eu lieu, la cour d'appel avait répondu qu'il résultait d'autres documents émanant du transporteur que celui-ci savait que les marchandises étaient destinées à la firme qui en avait pris livraison et qui avait formulé des réserves.

La Cour a rejeté le pourvoi en constatant qu'il résultait de la décision des juges du fond qu'il n'y avait eu qu'un seul transport dont le destinataire était la firme qui avait pris livraison. Dans cette affaire la Cour n'a pas attaché une valeur probante décisive à la lettre de voiture. Celle-ci peut être contredite ou complétée par d'autres documents.

38. Il n'y a pas de contradiction entre la décision du Hoge Raad et celles de la Cour de Cassation de France, spécialement le dernier arrêt cité, du 12 mai 1980. Dans le cas jugé par le Hoge Raad, il s'agissait, d'une part, d'une absence de lettre de voiture et, d'autre part, d'un écrit, établi par un préposé du transporteur, mais au sujet duquel le Hoge Raad a décidé qu'il ne peut faire preuve contre le transporteur. Dans le cas jugé par la Cour de Cassation, il y avait une lettre de voiture, mais il existait aussi d'autres documents émanant du transporteur, qui complétaient ou même contredisaient les termes de la lettre de voiture. Toutefois, ces documents ne constituaient pas une preuve à charge du transporteur, mais seulement des indications relatives au lieu de livraison et à la personne du destinataire. La Cour décide que le transporteur devait s'y conformer. Encore que l'application de l'article 12 ne paraît pas avoir été demandée, la solution est conforme à cette disposition. Les cas d'espèce étaient donc différents et les solutions ne s'excluent pas.

39. Ainsi qu'il a été dit ci-dessus, plusieurs arrêts de la Cour de Cassation de France ont déterminé les éléments de fait ou de droit auxquels les juges du fond peuvent ou doivent avoir égard pour décider si les règles de la CMR sont applicables au litige en cause. Le bref exposé qui suit montre que la Cour non seulement précise les éléments qu'elle considère comme déterminants pour justifier l'application des dispositions de la CMR, mais qu'elle apprécie elle-même les éléments de fait que les juges du fond ont retenus pour justifier ou rejeter l'application des dispositions précitées.

Aux termes de l'arrêt du 17 février 1970³⁹, dont certains aspects ont déjà été exposés, la cour d'appel avait refusé d'appliquer la CMR parce que la preuve n'était pas rapportée qu'un seul contrat aurait régi l'ensemble du transport; la Cour de Cassation annule cette décision parce qu'il résulte de l'arrêt attaqué que les marchandises avaient été chargées à Southall (G.B.) sur une semi-remorque, c'est-à-dire sur l'un des véhicules visés expressément à l'article 1(2) CMR, pour être transportées à Toulouse, de porte à porte, sans rupture de charge. Ces éléments

38 Bull. 1980, IV, n° 194, p. 154.

39 Cité *supra* note 34.

sont donc considérés par la Cour comme suffisants pour établir qu'il s'agit d'un transport international, régi par la CMR.

L'arrêt du 18 mars 1986⁴⁰ (auquel il est fait référence en note de la publication de l'arrêt, cité ci-après, du 12 mai 1987) énonce certes une règle d'application de la CMR, mais est peu précis quant aux éléments de fait auxquels il se réfère. Il s'agissait d'un transport de France en Italie, dont une partie aurait dû être exécutée par chemin de fer. Toutefois, il semble qu'en raison d'une avarie du véhicule utilisé, l'ensemble du transport aurait été effectué par route et la cargaison serait arrivée à destination avec retard.

La Cour décide que la cour d'appel a retenu à bon droit que le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison étant situés dans des pays différents et le transport étant régi par un contrat unique, ce sont les règles de la CMR qui sont applicables. Ce sont donc ces deux éléments de fait qui suffisent pour justifier l'application de la CMR.

L'arrêt du 12 mai 1987⁴¹ concernait un transport d'Allemagne en France. Aux termes de cet arrêt, le transport avait été effectué par plusieurs transporteurs intervenus successivement. La cour d'appel avait relevé qu'une lettre de voiture internationale CMR avait été établie. A l'arrivée, un autre transporteur que celui qui avait pris la marchandise en charge à Hambourg avait mentionné sur la lettre de voiture que quinze colis manquaient et qu'il s'agissait de marchandises provenant de Hambourg.

La Cour considère que sur ces seules indications, les juges du fond ne pouvaient décider qu'il existait un contrat unique depuis Hambourg jusqu'au lieu de livraison en France, de sorte qu'il n'était pas permis de décider que le transport était régi par la CMR. L'existence d'un contrat unique pour l'ensemble du transport est donc un élément essentiel pour que le juge puisse décider que la CMR est applicable.

Vient enfin l'arrêt du 6 juillet 1993⁴², concernant un transport de Vienne à Paris. Le transport avait été effectué par trois transporteurs et le juge du fond avait condamné le dernier transporteur sur la base de la CMR. Celui-ci faisait valoir devant la Cour que l'application de cette Convention suppose l'existence d'un contrat unique et que le fait qu'il s'agissait d'un transport dont le lieu de départ et le lieu d'arrivée étaient situés dans des pays différents ne suffisait pas à caractériser l'existence d'un contrat unique de transport. C'était donc, à peu de choses près, les termes de l'arrêt précité du 18 mai 1987.

La Cour rejette néanmoins le pourvoi en considérant que pour caractériser le contrat unique de transport, le jugement ne s'est pas borné à relever que le transport avait pour point de départ Vienne et pour point d'arrivée Paris, mais a retenu que le meuble endommagé avait été successivement pris en charge par trois transporteurs différents et que le dernier d'entre eux avait porté sur la lettre de voiture la mention: "*marchandise reçue emballée, état du contenu inconnu, aucune responsabilité acceptée*". On peut supposer que cette dernière considération montre que le dernier transporteur se référait ainsi à un contrat qui liait les trois transporteurs successifs, c'est-à-dire un contrat unique.

Il résulte de l'ensemble de ces arrêts que la Cour de Cassation de France retient comme éléments de droit et de fait qui justifient l'application de la CMR, d'abord le transport entre deux lieux situés dans des pays différents (ce qui est prévu explicitement dans la Convention), de porte à porte, sans rupture de charge et, lorsque le transport est effectué par plusieurs transporteurs, sur la base d'un contrat unique qui lie tous les transporteurs. L'arrêt de 1970 souligne,

40 Cité *supra* note 22.

41 Bull. 1987, IV, n° 115, p. 28.

42 Bull. 1993, IV, n° 291, p. 206.

mais cela n'est vraisemblablement qu'un élément ponctuel accessoire, que le transport a été effectué sur une semi-remorque ainsi qu'il est dit à l'article 1^{er} de la Convention.

IV. — EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE

1. *Interprétation de l'article 11*

40. L'arrêt de la Cour de Cassation de France du 26 février 1991⁴³ concernait une espèce assez particulière. L'expéditeur avait confié l'organisation d'un transport de France en Italie, à un commissionnaire de transport qui avait désigné deux transporteurs successifs. Celui qui effectua la dernière partie du transport se heurta à l'absence du destinataire et dut immobiliser son camion pendant plusieurs jours. Sur le fondement de l'article 11 de la Convention, le juge du fond condamna l'expéditeur à indemniser le commissionnaire qui avait dédommagé le transporteur, en considérant qu'il aurait dû informer le transporteur de la fermeture des chantiers du destinataire.

La Cour a cassé cette décision, l'expéditeur n'étant tenu envers le transporteur que de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité des documents et renseignements destinés à l'accomplissement des formalités de douane et autres à remplir avant la livraison des marchandises. En l'espèce, les renseignements n'avaient aucun rapport avec les formalités en douane et autres à remplir avant la livraison. Certes, cette décision tient compte de la lettre de la Convention. Mais on peut se demander si la demande pouvait être fondée sur la CMR, dès lors qu'il s'agissait des rapports entre le commissionnaire de transport et l'expéditeur, rapports qui, aux termes de la jurisprudence de la Cour de Cassation de France, ne tombent pas sous l'application de la Convention.

41. L'arrêt de la Cour de Cassation de Belgique du 3 janvier 1997⁴⁴ concernait le transport d'une voiture Porsche d'Allemagne en Belgique. A la frontière, le transport fut interrompu parce qu'un document douanier (T2), fourni par l'expéditeur, n'était pas valable. Le transporteur fut obligé d'entreposer le véhicule, en attendant que le document soit régularisé. Or, entre-temps, le véhicule fut volé à l'entrepôt. Le transporteur fit valoir, sur la base de l'article 11(2) CMR, que l'expéditeur était responsable vis-à-vis du transporteur pour tous les dommages susceptibles de résulter de l'irrégularité des documents et notamment de la perte de la Porsche. Le juge du fond avait rejeté cette défense en décidant que la perte en raison du vol, n'équivalait pas à un dommage résultant de l'irrégularité des documents.

La Cour a approuvé cette décision, les dommages visés à l'article 11(2) CMR étant seulement les conséquences dommageables *dans le chef* du transporteur, qui résultent de la faute de l'expéditeur. Dès lors, la perte de la Porsche pour cause de vol n'équivaut pas à un dommage résultant de l'irrégularité des documents. Cette interprétation rejoint ainsi celle de la Cour de Cassation de France (exposée ci-dessus). La portée de l'article 11 est limitée, seuls les dommages encourus par le transporteur à la suite de l'irrégularité ou de l'absence des documents indispensables au passage en douane, sont pris en considération. En l'espèce, le vol de la cargaison pouvait être imputé à une faute ou une négligence du transporteur. La lecture de l'arrêt ne permet pas de dire si cette question avait été soumise aux juges du fond.

43 Bull. 1991, IV, n° 90, p. 60.

44 Pas. I, 1997, n° 5.

2. Interprétation de l'article 13

42. L'arrêt du Hoge Raad du 7 décembre 1973⁴⁵ présente un intérêt spécial parce qu'il a été rendu sur le pourvoi introduit dans l'intérêt de la loi par le procureur général près le Hoge Raad der Nederlanden. Le pourvoi était fondé sur la violation des articles 12, 13 et 17 de la Convention. En l'espèce, des marchandises achetées en Belgique devaient être livrées aux Pays-Bas. Ces marchandises avaient fait l'objet de deux transactions: elles avaient été achetées en Belgique par un acheteur établi aux Pays-Bas. Celui-ci les avait revendues à la partie à qui elles devaient être livrées aux Pays-Bas.

C'est l'acheteur et revendeur intermédiaire qui avait conclu un contrat de transport au départ de la Belgique à destination des Pays-Bas. Le contrat tombait sous l'application de la Convention. Les biens transportés avaient subi une avarie au cours du transport et l'acheteur-vendeur intermédiaire avait été tenu d'indemniser le destinataire. Ses assureurs avaient à leur tour cité le transporteur en responsabilité.

Le jugement soumis au Hoge Raad avait déclaré l'action des assureurs, subrogés aux droits de leur assuré, irrecevable parce que cet assuré n'était pas l'expéditeur ni le destinataire des marchandises transportées, ceux-ci étant seuls à pouvoir faire valoir des droits à l'encontre du transporteur, sur la base de la Convention. Le jugement attaqué considérait dès lors que, en l'espèce, l'intermédiaire qui avait conclu le contrat de transport et qui n'était ni expéditeur ni destinataire, ne pouvait faire valoir un droit sur la base du contrat de transport qu'il avait conclu avec le transporteur.

Ce jugement a été annulé par l'arrêt du Hoge Raad, parce que les articles 12 et 13 CMR n'excluent pas que lorsque le contrat de transport est conclu par une partie qui n'est ni l'expéditeur ni le destinataire de la marchandise transportée, cette partie peut, sur la base de ce contrat, faire valoir ses droits contre le transporteur, aux fins d'obtenir l'indemnisation des dommages subis par les biens au cours du transport, conformément à l'article 17 de la Convention.

Il convient d'observer que cet arrêt n'exclut pas la possibilité pour l'expéditeur et le destinataire de faire valoir leurs droits à l'égard du transporteur, dans la mesure où ces droits seraient en cause. Ainsi que le souligne la note sous cet arrêt⁴⁶, de nombreuses questions peuvent se poser à cet égard, qui n'ont pas été et qui ne devraient pas être réglées par cet arrêt. L'auteur de la note fait notamment observer que la partie qui conclut le contrat de transport peut encourir des obligations qui résultent de ce contrat, même si cette partie n'est ni l'expéditeur ni le destinataire. Tel pourrait être le cas si cette partie néglige de fournir au transporteur les documents nécessaires et de lui donner tous renseignements voulus, ainsi que le dispose l'article 11.

43. L'arrêt de la Cour de Cassation de Belgique du 13 juin 1980⁴⁷ a fait une intéressante application de cet article 13. Le destinataire de la marchandise réclamait au transporteur une indemnité du chef de la perte totale d'une partie de la cargaison. Le transporteur contestait cette demande aux motifs, d'une part, que le destinataire ne s'était pas joint au contrat de transport, étant donné qu'il avait refusé les marchandises transportées et, d'autre part, que le vendeur avait promis de remplacer les marchandises, en sorte que le destinataire n'avait pas intérêt à agir contre le transporteur et, de plus, que le destinataire mettait ainsi à charge du transporteur l'exécution défectueuse du contrat de vente.

45 N.J. 1974, n° 307.

46 N.J. 1974, n° 307.

47 Pas. I, 1980, p. 1264.

La Cour rejette cette argumentation en constatant que l'article 13, alinéa 1, reconnaît au destinataire le droit, si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée, à l'expiration du délai prévu à l'article 19, de faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur les droits qui résultent du contrat de transport, même s'il n'a pu se joindre au contrat par reprise de la lettre de voiture et des marchandises. La Cour interprète ainsi d'une manière large la seconde phrase de l'alinéa 1 de l'article 13. Cette interprétation est incontestablement conforme à l'esprit du texte de la Convention.

L'arrêt répond aussi à la seconde branche de l'argumentation développée par le transporteur, ainsi qu'il a été dit ci-dessus. Encore que cette question ne soit pas nécessairement liée à l'interprétation de la Convention, elle n'est pas sans intérêt dans le domaine du transport international de marchandises. La Cour décide, en effet, que la circonstance que le vendeur aurait promis de remplacer les marchandises n'exclut pas nécessairement que le destinataire, qui est autorisé à faire valoir les droits résultant du contrat de transport, ait quelque intérêt audit transport, et puisse, dès lors, en cas de perte des marchandises, revendiquer l'indemnité prévue par la Convention. La Cour considère que le moyen ne peut être accueilli, c'est-à-dire que la décision n'est pas pour autant illégale.

Ce qui mérite d'être souligné, ce sont les mots "pas nécessairement", c'est-à-dire qu'il convient d'examiner dans chaque cas d'espèce si le destinataire a ou n'a pas intérêt à agir. Ce que pourrait être cet intérêt n'est pas autrement précisé.

La Cour poursuit son raisonnement en décidant que l'action en indemnisation forfaitaire pour perte de marchandises, prévue par la CMR, peut être exercée par celui qui, comme le destinataire, a un intérêt au transport de celles-ci, sans qu'il doive établir qu'il en est propriétaire ou que celles-ci ont été transportées à ses risques. En l'espèce, les éléments de fait, relatés dans les moyens, ne sont pas sans ambiguïté. Il est, en effet, question à la fois de perte de la marchandise et de refus des marchandises par le destinataire, parce que celles-ci n'étaient pas conformes. Il est évident que la solution ne serait pas nécessairement la même dans les deux cas.

3. Application de l'article 15

44. L'arrêt de la Cour de Cassation de France du 23 mai 1977⁴⁸ concernait un cas mettant à charge du transporteur la responsabilité d'une avarie, alors qu'il eût pu en être exonéré s'il avait rempli les formalités prévues aux articles 15(1) et 16(3). Il s'agissait d'un transport de poisson séché, de France en Allemagne. Arrivé à destination, le destinataire en refusa la livraison. Plusieurs jours s'écoulèrent pendant lesquels la cargaison demeura dans le véhicule des transporteurs. La marchandise fut enfin déclarée impropre à la consommation et vendue à vil prix. Le juge du fond avait constaté que les avaries litigieuses étaient survenues après la fin du transport proprement dit, mais avant que l'exécution du contrat de transport ait pris fin.

La Cour en déduit que le transporteur est donc responsable sur le fondement de l'article 17(1); qu'il ne pouvait s'exonérer de cette responsabilité qu'en appliquant l'article 15(1), c'est-à-dire en demandant des instructions à l'expéditeur. Celui-ci aurait pu disposer de la marchandise comme bon lui semblait. De plus, le transporteur pouvait faire vendre la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit, lorsque la nature périssable de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise (article 16(3)). Ne s'étant conformé ni à l'une ni à l'autre de ces prescriptions, le transporteur restait responsable des avaries, conformément à l'article 17 de la Convention.

⁴⁸ Bull. 1977, IV, n° 153, p. 130.

4. *Fin du contrat de transport; application de l'article 16*

45. L'arrêt du Hoge Raad du 20 avril 1979⁴⁹ ne peut être considéré comme un arrêt de principe. Le moyen invoqué devant la Cour consistait à dire que la décision attaquée n'avait pas eu égard à une prétention du demandeur, à savoir qu'après l'arrivée de la marchandise aux Pays-Bas, un contrat de location était intervenu entre le transporteur et le destinataire, les marchandises ayant été entreposées à la disposition de ce dernier, dans les entrepôts du transporteur.

L'arrêt répond que le moyen manque en fait, parce que la décision attaquée a eu égard à cette question, et a décidé que les marchandises sont restées sous l'application du contrat de transport CMR, jusqu'à une date bien postérieure à celle de l'arrivée des marchandises aux Pays-Bas et à leur entreposage dans les installations du transporteur.

Toute la question revenait à décider à quel moment le contrat CMR avait pris fin. Aussi longtemps que ce contrat était en cours, les indemnités dues en cas de retard de livraison (ce qui était le cas en l'espèce) étaient déterminées conformément à l'article 23(5) de la Convention. Le destinataire soutenait qu'en l'espèce cette disposition n'était pas applicable, et que l'indemnité devait être calculée conformément au droit commun néerlandais, le contrat d'entreposage ayant été substitué au contrat de transport. Cette prétention avait été rejetée par les juges du fond.

L'arrêt du Hoge Raad n'a pas pris expressément position sur cette question. En note, il est fait référence à l'article 16 CMR. Le transporteur ne peut déterminer d'une manière unilatérale le moment où la livraison a lieu (ou est supposée avoir eu lieu). En effet, qu'arrive-t-il si la cargaison a subi un dommage, la prescription courant contre le destinataire alors qu'il n'a pas encore pu voir la marchandise? L'article 23(5) est-il applicable lorsque le retard n'est pas dû au transport, mais à une faute du transporteur, comme en l'espèce, celui-ci ayant renvoyé la cargaison ou l'ayant envoyé, entre-temps, à une autre adresse, en l'espèce à Paris? Ces questions n'ont pas reçu de réponse dans l'arrêt.

(La II^{ème} partie sera publiée dans *Revue de droit uniforme* 1999-3, avec un tableau récapitulatif des décisions commentées)



49 N.J. 1980, n° 518.