

# CONTRAT TYPE GENERAL (transport national) ET CONVENTION CMR (transport international) LES PRINCIPES DE BASE



## Avant propos

Ce memorandum est établi à partir des principales dispositions conventionnelles et réglementaires qui régissent les prestations de transport de marchandises servies sur le territoire national (Contrat Type Général) et à l'international (convention CMR).

Il répond au devoir de conseil et de transparence que se fixe CHANNELFRET INTERNATIONAL dans le cadre de sa démarche Qualité à l'égard de ses partenaires dont le transport n'est pas l'activité dominante.

Il permettra ainsi à son lecteur de mieux appréhender les contours du rôle et des obligations respectives de chaque partie au contrat de transport.

Ce document d'ordre général n'a pas vocation à être exhaustif. Il est édité dans un but purement informatif.

Il ne saurait en aucun cas se substituer aux conditions générales de CHANNELFRET INTERNATIONAL, ni être interprété comme valant renonciation de CHANNELFRET INTERNATIONAL à ses conditions générales. En cas de contrariété entre le contenu de ce document et les conditions générales de CHANNELFRET INTERNATIONAL, ces dernières primeront.

Ce document n'aborde pas les sujets concernant les douanes.

## DEFINITIONS

- **Lettre de voiture**

La **Lettre de Voiture** a pour fonction de constituer **la preuve de la réalité et des modalités du contrat de transport**. Elle est signée à l'expédition par l'**expéditeur** et le **transporteur** puis, à réception, par le **destinataire**.

Aussi complet soit-il, le document établi par l'expéditeur ne remplace pas la **lettre de voiture, seul document de transport opposable** au voiturier.

Tout autre document établi par l'expéditeur (*bon de livraison, bordereau d'enlèvement,...*) ne sera opposable au transporteur **que s'il a été porté à sa connaissance avant la prise en charge de la marchandise au lieu d'expédition**.

- **Colis ou unité de manutention**

**Article 2.3. du contrat type général** : « objet ou ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient le poids, les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire lors de la remise au transporteur (caisse, carton, conteneur, fardeau, palette cerclée ou filmée par le donneur d'ordre, roll, ...), même si le contenu en est détaillé dans le document transport. »

- **Emballage ou conditionnement**

Pour remplir pleinement son rôle, l'**emballage** de transport doit **impérativement** tenir compte des **risques** induits par le voyage.

<b>Contrat Type Général</b>	<p><b>Articles 6.1 et 6.4 (extraits)</b>: « Lorsque la nature de la marchandise le nécessite, celle-ci doit être conditionnée, emballée, marquée ou contre-marquée de façon à supporter un transport exécuté dans des conditions normales et des manutentions successives intervenant au cours du transport [...] »</p> <p>« Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage. Le fait que le transporteur n'a pas formulé de réserves à leur sujet lors de la prise en charge de la marchandise ne lui interdit pas d'invoquer ultérieurement l'absence, l'insuffisance ou la défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage »</p>
<b>Convention CMR</b>	<p><b>Article 10 (extrait)</b> : "L'expéditeur est responsable envers le transporteur [...] des frais qui auraient pour origine la défectuosité de l'emballage de la marchandise à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet."</p>

**RESPONSABILITES ET GARANTIES**

	<b>Contrat Type Général Chargement de 3 tonnes et plus</b>	<b>Contrat Type Général Chargement de moins de 3 tonnes</b>	<b>Convention CMR</b>
<b>Accessibilité des lieux de chargement et de déchargement</b>	Donneur d'ordre(1)(2)		Pas de modalités définies (voir l'item « Détermination du droit applicable à défaut de précision en CMR »)(2)
	<p>(1) Le <b>donneur d'ordre doit s'assurer des conditions</b> dans lesquelles l'enlèvement et la livraison vont s'effectuer. Les accès doivent être <b>sans contraintes ni risques particuliers</b> pour des véhicules de caractéristiques usuelles.</p> <p>Ainsi, <b>le transporteur n'est pas tenu de livrer en un point où, pour une raison quelconque, son véhicule ne peut accéder sans risques</b> ; si un <b>dommage</b> arrive au véhicule, <b>le donneur d'ordre en serait responsable</b>.</p> <p>(2) En cas <b>d'empêchement</b> à l'enlèvement, à la livraison ou au transport, <b>le transporteur doit solliciter les instructions de son donneur d'ordre et a droit au remboursement des frais occasionnés</b> par la demande ou l'exécution des instructions reçues. (articles 10 et 16 du Contrat Type Général et article 15 de la Convention CMR).</p>		
<b>Chargement</b>	Expéditeur(3)(4)	Transporteur	Pas de modalités définies (voir ci-après « Détermination du droit applicable à défaut de précision en CMR ») hormis la <b>vérification obligatoire par le transporteur de l'état apparent</b> de la marchandise, de son <b>emballage</b> et du <b>nombre de colis</b> lors du chargement
<b>Calage / Arrimage</b>			
<b>Déchargement</b>	Destinataire(3)		
	<p>(3) S'il est demandé au transporteur d'effectuer les opérations de chargement, calage, arrimage, déchargement, il peut accepter de le faire en tant que préposé occasionnel du donneur d'ordre, et <b>sous la responsabilité de ce dernier</b>. La responsabilité de ces prestations annexes ne lui incombe que lorsqu'elles ont spécialement été convenues entre les parties et facturées par le transporteur.</p> <p>Le transporteur fournit, à la demande du donneur d'ordre, des sangles adaptées et en nombre suffisant.</p> <p>(4) Le transporteur fournit à l'expéditeur les indications pour une répartition équilibrée de la marchandise (charge maxi par essieu). Il vérifie que le chargement, le calage et l'arrimage ne compromettent pas la sécurité de la circulation. Le transporteur est <b>exonéré de la responsabilité</b> des dommages ou perte de marchandise durant le transport s'il établit qu'ils proviennent d'une <b>défectuosité non apparente</b> du chargement, et/ou des <b>dommages survenus lors des opérations de chargement effectuées par l'expéditeur</b> et si ce dernier <b>n'a pas permis le contrôle</b> des opérations par le transporteur.</p>		
<b>Limitations indemnitaires pour pertes ou avaries</b>	Indemnisation de tous les dommages matériels et préjudices justifiés sans pouvoir excéder <b>20 € par kilo de poids brut</b> de marchandise manquante ou avariée avec un plafond global de <b>3200 € x le poids total de l'envoi exprimé en tonnes</b> . La plus faible de ces deux limites s'applique.	Indemnisation de tous les dommages matériels et préjudices justifiés à concurrence de <b>33 € par kilo de poids brut</b> de marchandise manquante ou avariée et pour chacun des colis compris dans l'envoi avec un maximum de <b>1000 €</b> par colis ou unité de manutention	<p>Indemnisation basée sur la <b>valeur " départ "</b> (en valeur du marché) <b>de la marchandise</b> avec un maximum fixé à <b>8,33 DTS* par kilo de poids brut</b> avarié ou perdu. La <b>valeur du DTS retenue</b> pour le calcul d'indemnisation est fonction de son cours à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties.</p> <p>Sont en outre <b>remboursés, au prorata</b> de la perte ou avarie, le <b>prix du transport</b>, les <b>droits de douanes</b> et frais annexes (selon étude de l'assureur).</p> <p><b>En cas d'objets indissociables</b> (une machine répartie en plusieurs colis), c'est le <b>poids global</b> des colis qui est <b>pris en compte</b>.</p> <p>Les <b>frais des transports de retour</b> des marchandises refusées ou endommagées sont à <b>la charge du transporteur fautif</b>.</p> <p>En revanche les frais de <b>relivraison</b> ou de <b>livraison de remplacement</b> restent à <b>la charge de l'ayant droit</b>.</p>
	<p>Dans tous les cas, <b>le transport initial est dû</b>.</p> <p>Les <b>transports retour</b> de marchandises endommagées et <b>relivraison</b> font parties du préjudice et <b>sont inclus dans l'indemnité</b>.</p>		
<b>Déclaration de valeur</b>	<p>La déclaration de valeur permet de <b>déplafonner les limites d'indemnité jusqu'à une valeur départ déclarée de fret</b>. Cette valeur ne doit pas être assimilée à une indemnité forfaitaire et le montant de l'indemnisation reste lié à la <b>preuve de la responsabilité du transporteur</b> et à l'importance du <b>préjudice matériel justifié</b>.</p> <p>Les <b>causes d'exonération du transporteur demeurent applicables</b> (<i>cas de force majeure, vice propre de la marchandise, défaut d'emballage, faute de l'expéditeur</i>).</p> <p>La déclaration de valeur doit être transmise en cas de transporteurs successifs. A défaut, l'indemnité due par le substitué demeure soumise aux limites générales de responsabilité.</p> <p>Cette déclaration doit faire l'objet d'<b>une mention sur le document de transport</b>. Elle donne lieu à un complément de rémunération et sa validité est conditionnée au paiement de son prix.</p> <p>Ce type de déclaration s'applique essentiellement pour des transports inférieurs à une journée.</p>		
<b>Ad Valorem</b>	<p>Elle <b>permet de couvrir l'intégralité de la valeur déclarée</b> si celle-ci dépasse les limitations générales. Elle couvre la perte ou l'avarie à <b>hauteur du montant justifié</b> des dommages matériels, conformément aux clauses et garanties de la police d'assurance souscrite, indépendamment des responsabilités encourues de part et d'autre, sous réserve des <b>conditions de garantie et des exclusions contractuelles</b>.</p> <p>Cette déclaration doit faire l'objet d'<b>une mention sur le document de transport</b> et donne lieu à un complément de rémunération.</p> <p>La déclaration Ad valorem implique que le transporteur répercute l'ordre d'assurance à son assureur. Le coût en est répercuté au donneur d'ordre par une mention spécifique figurant sur la facture.</p> <p>Ce mécanisme est préférable à la Déclaration de valeur pour tout transport d'une durée supérieure à une journée.</p>		
<b>Destruction</b>	<p>L'<b>indemnité due est réduite d'1/3</b> si le donneur d'ordre impose la <b>destruction injustifiée</b> de la marchandise laissée pour compte ou en <b>interdit le sauvetage</b>, sauf en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur.</p>		

\*DTS: Droit de Tirage Spécial. La valeur du DTS a été déterminée par rapport à un panier de monnaies, qui comprend actuellement le dollar US, l'euro, le yuan, le yen et la livre sterling. Cette valeur varie chaque jour au gré des fluctuations des monnaies qui le composent.

## DEFAILLANCE DE L'EXPEDITEUR

Si l'expéditeur se trouve dans l'impossibilité ou refuse de remettre tout ou partie de la marchandise alors que le transporteur se présente chez lui, le contrat est unilatéralement rompu à ses torts, de sorte qu'il doit **indemniser le transporteur** du préjudice subi à **dans la limite du prix du transport convenu**, sauf faute prouvée du transporteur ou en cas de force majeure.

## DUREE DE MISE A DISPOSITION DU VEHICULE POUR CHARGEMENT ET DECHARGEMENT

<b>Contrat Type Général</b>	Le temps d'immobilisation court à <b>compter de l'identification du véhicule</b> auprès d'un représentant de l'établissement (poste de garde, cariste, exploitant,...) ou <b>de l'heure de rendez-vous</b> convenue (même si le transporteur arrive en avance). <b>Une immobilisation</b> du véhicule supérieure aux durées reprises ci-dessous <b>est considérée comme empêchement au transport ou à la livraison</b> . Le transporteur peut alors refuser de charger sans indemnité. Il peut également <b>décharger la marchandise</b> dans un entrepôt de son choix en l'absence d'instructions du donneur d'ordre. La <b>plage horaire</b> pour la mise à disposition du véhicule par le transporteur sur les lieux de chargement ou de déchargement est <b>limitée à 4 heures</b> . <b>En cas de plage horaire non respectée</b> , le chargeur ou le destinataire peut demander une <b>nouvelle présentation</b> . L'immobilisation prend fin <b>après le chargement (déchargement) et la remise des documents de transport</b> par l'expéditeur (destinataire).			
	<b>Poids et volume des envois</b>		<b>Durée de mise à disposition du véhicule</b>	
	Moins de 3 tonnes	- envoi <100 kg et moins de 20 colis - autres envois	- 15 min - 30min	
	A partir de 3 tonnes	- de 3 à 10 tonnes et inférieur à 30 m <sup>3</sup> - plus de 10 tonnes ou supérieur à 30 m <sup>3</sup>	<b>Rendez-vous respecté</b>	<b>Plage horaire respectée</b>
- 1h (tolérance de 30mn si retard < 30mn)			1h30	2h
- 1h (tolérance de 30mn si retard < 30mn)			2h	3h (+1/4 h en cas de Rendez-vous manqué)
		La <b>période de fermeture</b> du chargeur ou du destinataire <b>n'interrompt pas</b> la durée de mise à disposition.		En cas de <b>rendez-vous manqué</b> ou de <b>plage horaire non respectée</b> , la <b>période de fermeture</b> est <b>décomptée</b> de la durée de mise à disposition
<b>Convention CMR</b>	La Convention CMR ne comporte <b>aucune disposition</b> relative à l'immobilisation du véhicule. Il convient par conséquent de se référer à la loi applicable à titre de droit supplétif. S'il s'agit du droit français, le <b>contrat type s'applique, sauf meilleur accord des parties</b> . Le transporteur est alors en droit de facturer les temps d'attente injustifiés et ses suites.			

## DELAJ DE LIVRAISON, RETARD ET MODALITES DE RECLAMATION POUR RETARD

Dès l'instant où il est établi qu'il a accepté un délai impératif de livraison, le **transporteur est lié** par ce délai.

A défaut de délai convenu, la durée effective de transport ne doit pas dépasser le « *temps qu'il est raisonnable d'allouer à un transporteur normalement diligent, compte tenu des circonstances* ».

Il y a **retard** lorsque le délai convenu ou, à défaut, celui découlant des fourchettes fixées par les contrats types a été dépassé.

	<b>Délai</b>	<b>Réclamation pour retard</b>	<b>Indemnités</b>
<b>Contrat Type Général</b>	Le délai de transport est d' <b>un jour par fraction indivisible de 450 km à partir de 0 heure du jour suivant</b> l'enlèvement. Il est désormais convenu que le transporteur <b>suive l'itinéraire « le plus adapté »</b> et non forcément « le plus direct ».	Sous peine de déchéance du droit à indemnisation, <b>le transporteur doit avoir été mis en demeure de livrer aussitôt après l'expiration</b> du délai de livraison. La date de mise en demeure ressort de sa <b>réception</b> par le transporteur et non de son envoi. La preuve en incombe au donneur d'ordre.	L'indemnité due pour retard est <b>limitée au montant du prix de transport</b> . Dans tous les cas, <b>le réclamant doit établir que le retard lui a occasionné un préjudice</b> .
<b>Convention CMR</b>	Il n'y a pas de délai de livraison fixé. Le cas échéant, il appartient donc aux parties de stipuler un délai impératif de livraison. <b>Ce délai doit figurer sur la lettre de voiture ou à défaut sur la commande de transport acceptée par le voiturier.</b>	Aucune mise en demeure n'est requise. En revanche, le retard doit faire l'objet d'une réserve adressée au transporteur dans les 21 jours suivant la mise à disposition de la marchandise (dimanche et jours fériés compris).	*L'indemnité pour retard n'est pas exclusive de celle pour dommages à la marchandise.
<b>Déclaration d'intérêt spécial à la livraison</b>	Cette déclaration vaut pour les transports exécutés sous couvert du Contrat Type Général ou de la Convention CMR. Elle est émise par le donneur d'ordre, et permet d' <b>élever le plafond d'indemnisation du retard au montant de l'intérêt déclaré</b> . Autrement dit, la déclaration d'intérêt spécial doit être <b>chiffrée</b> . Elle n'est valable que si elle est faite au plus tard au moment de la commande acceptée par le transporteur. Le cas échéant, le transporteur la transmet à son assureur. Le coût en est répercuté au donneur d'ordre par une mention spécifique figurant sur la facture. La déclaration ne dispense pas le réclamant de <b>justifier de son préjudice ni du lien de causalité avec le retard allégué</b> .		

## RESERVES ET MODALITES DE RECLAMATION POUR AVARIE OU PERTE

Les **réserves** doivent être **écrites, significatives et complètes** afin de faire apparaître avec netteté l'étendue du dommage. Elles doivent être **précises quant à la nature de l'avarie et à la quantité de matériels concernés**.

Elles doivent être **consignées par écrit et datées sur la lettre de voiture au moment de la livraison** de sorte que tous les volets soient marqués et ainsi répondre à **un but de preuve**.

**Seuls les dommages ayant fait l'objet de réserves précises seront retenus comme existants** au moment de la livraison.

Les **mentions floues** du type « sous réserves de déballage », « colis ouverts », « cartons mouillés », « reçu marchandise en mauvais état », etc. sont **dépourvues de toute portée**.

L'acceptation de la livraison sans réserves, avec des réserves floues ou avec des réserves **mentionnées sur tout autre document que la lettre de voiture** entraîne une **présomption de réception conforme par le destinataire**.

En contrepartie, à défaut de réserves au départ, le transporteur est censé avoir pris en charge une marchandise en bon état et au complet. Ainsi, les dommages constatés à l'arrivée seront, sauf preuve contraire, de la responsabilité du transporteur.

<b>Contrat Type Général</b>	Les <b>réserves émises au moment de la réception</b> de la marchandise, doivent <b>impérativement</b> être confirmées au transporteur <b>par lettre recommandée ou par acte d'huissier dans les trois jours</b> , sous peine de perdre le droit d'action. La preuve en incombe au destinataire.	
<b>Convention CMR</b>	<b>Dommages apparents</b>	<b>Dommages non apparents</b>
	<b>Constat contradictoire ou réserves annotées au moment de la livraison</b> sur la lettre de voiture. A défaut, tout <b>recours contre le transporteur est éteint</b> .	<b>Réserves écrites dans les 7 jours à dater de la livraison</b> (dimanche et jours fériés non compris). Tout dommage non apparent qui ne serait pas signalé dans ces conditions serait réputé préexistant à la livraison.

## CAS DE FORCE MAJEURE

Conformément à l'article 1218 du Code civil, constitue un cas de force majeure tout événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêchant ainsi l'exécution de l'obligation. La force majeure est donc **un événement que le transporteur n'a pu ni prévoir ni surmonter** malgré les soins et la diligence apportés à l'exécution de ses obligations et correspond à « **des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier** » (article 17§2 de la convention CMR).

Elle **exonère le transporteur de toute responsabilité**.

## PRESCRIPTION

En Contrat Type Général comme en Convention CMR, toutes actions dérivant du contrat de transport **sont prescrites par le délai d'un an** courant du jour de **la date de livraison effective ou de celui prévu pour la livraison**.

**Toutefois, en régime CMR, le point de départ de la prescription peut varier de quelques semaines selon que l'action concerne une perte ou avarie totale, ou une réclamation qui ne concernerait pas la marchandise (art. 32 CMR)**. Seule la faute dolosive ou la faute inexcusable du transporteur permet d'allonger la prescription à 3 ans. En application de l'article 32§2 de la CMR, une réclamation écrite peut exceptionnellement suspendre le cours de la prescription.

Pour les transports soumis au droit français, seule **la fraude ou l'infidélité du voiturier** est susceptible de faire échec à la prescription d'un an.

Dans tous les cas, seule l'action en justice ou la reconnaissance du bien-fondé de la réclamation interrompt la prescription.

**Toute action intentée au-delà de la prescription est irrecevable.**

## LOI GAYSSOT

La loi n°98-69 du 6 février 1998 dite "loi Gayssot" **protège les professionnels du transport routier contre le non-paiement de leurs prestations** par leur donneur d'ordre. Lorsqu'un transporteur (fût-ce un sous-traitant) n'est pas payé par son donneur d'ordre, il dispose d'une **action directe en paiement de ses prestations contre l'expéditeur et/ou le destinataire de la marchandise**. En d'autres termes, il pourra se retourner contre l'un et/ou l'autre pour obtenir le paiement de sa facture.

L'action directe du voiturier est désormais codifiée à l'**article L 132-8 du Code de commerce** : « **La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire ou entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire et le voiturier. Le voiturier a ainsi une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix du transport. Toute clause contraire est réputée non écrite** ».

**A noter** : conformément au Règlement communautaire « Rome I », l'action directe de l'article L 132-8 peut également bénéficier à un voiturier étranger exécutant un transport sous couvert de la CMR dès lors que le lieu prévu pour la livraison est situé sur le territoire français.

## DROIT APPLICABLE à titre de droit supplétif à la CMR - Règlement n°593/2008 dit « ROME 1 » – Article 5.1

Pour tous les **points non traités par la CMR**, il est fait application, à titre de droit supplétif, de la loi choisie par les parties. À **défaut de choix opéré par les parties**, la loi applicable au contrat de transport est celle du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de chargement ou le lieu de livraison ou encore la résidence habituelle de l'expéditeur se situe aussi dans ce pays. Si ces conditions ne sont pas satisfaites, c'est la loi du pays dans lequel se situe le lieu de livraison convenu par les parties qui s'applique.

Pour **CHANNELFRET INTERNATIONAL SA**, la loi applicable à titre droit supplétif est la loi française. En outre, et sans préjudice de l'article 31 de la CMR, tout différend impliquant CHANNELFRET INTERNATIONAL SA est exclusivement soumis aux juridictions du ressort du **Tribunal judiciaire de Strasbourg**.