

Quelques décennies de décisions luxembourgeoises en matière de litiges liés à l'application de la convention de Genève du 19 mai 1956 dite Convention CMR sur le contrat de transport de marchandises par route

Ce mémorandum a pour but de présenter de manière rapide et aisément consultable les décisions en matière de Convention CMR dans le but de permettre une meilleure prévention des acteurs concernés (partie A).

L'auteur tirera ensuite quelques-unes des leçons à tirer de ces différents cas litigieux en fin de document (partie B).

A. DESCRIPTION CHRONOLOGIQUE DES DECISIONS RENDUES ENTRE 1981 ET 2021

1. Cour d'appel : 27.01.1981 rôle 4893

- Les faits : transport totalement sous-traité par un transporteur à un autre. Transporteur sous-traitant figurant sur la lettre de voiture dès le début à côté du transporteur contractuel. Sous-traitant ayant accepté de transporter la marchandise.
- La question juridique : **prescription de l'action** contre les transporteurs ? **Responsabilités** ?
- Bases légales : articles 32 et 39 (4) Convention CMR, article 34
- Que décide la juridiction? Conformément à l'article 39 (4) CMR, en cas de recours entre transporteurs, la prescription court soit à partir du jour d'une décision de justice définitive fixant l'indemnité à payer, soit à partir du jour du paiement effectif. Bien que l'article 39 (4) CMR figure parmi le chapitre VI de la Convention, la Cour considère qu'il est applicable à tous les recours entre transporteurs même s'il ne s'agit pas d'un transport à proprement parler « successif ».

Lorsque le transport est totalement sous-traité par un transporteur à un autre transporteur, il ne s'agit pas stricto sensu de transporteurs successifs au sens de l'article 34 CMR, lequel ne vise que les situations où plusieurs transporteurs se succèdent pour exécuter chacun une partie du transport.

Par contre, si le sous-traitant figure dès le départ sur la lettre de voiture à côté du transporteur contractuel initial et qu'il a accepté de réaliser le transport, ils sont responsables solidairement vis-à-vis de l'expéditeur ayant participé tous deux à une entreprise collective.

En cas de dommage causé par le transport, le transporteur doit pleine réparation alors qu'il est tenu d'une obligation de résultat. La seule constatation du dommage suffit à

mettre le transporteur en faute, sauf s'il prouve que le dommage provenait d'une cause étrangère qui ne lui était pas imputable.

2. Tribunal d'arrondissement : 24.01.1985 rôle 28000

- Les faits : non disponibles
- La question juridique : notion de **transport successif** ? **Dommege antérieur** à la prise en charge, **preuve**, absence de réserves ?
- Bases légales : articles 9 et 34 CMR
- Que décide la juridiction ? Il y a transport successif lorsqu'en vue de l'exécution d'un seul contrat de transport de marchandises, plusieurs transporteurs appartenant à un même mode de transport prennent successivement en charge une même marchandise, sans réception intermédiaire et sous le couvert d'une même lettre de voiture.

Il y a un seul et même contrat de transport si celui-ci est conclu entre le donneur d'ordre et un des transporteurs, si le donneur d'ordre lui-même a conclu plusieurs contrats, les transporteurs se succèdent mais ne sont pas successifs.

Le transporteur ne peut échapper à sa responsabilité que s'il prouve que le dommage est soit antérieur à la prise en charge, soit attribuable à un vice propre de la marchandise. La présomption instituée par l'article 9 CMR n'est que simple et vaut seulement jusqu'à preuve du contraire : le transporteur ne répond donc pas des avaries antérieures à la prise en charge même s'il n'a pas fait de réserves.

3. Tribunal d'arrondissement : 27.03.1985 rôle 28593

- Les faits : non disponibles
- La question juridique : notion de **force majeure** et **exonération de responsabilité**.
- Bases légales : article 17 (2) CMR
- Que décide la juridiction ? L'article 17 (2) de la convention CMR ne doit pas être interprété dans le sens de la force majeure, mais dans le sens de la cause étrangère qui ne peut être imputée au transporteur, ce qui veut dire que le transporteur, qui n'est pas tenu à l'héroïsme, est exonéré s'il établit qu'il lui était matériellement impossible d'éviter la survenance d'un dommage, qu'il a été normalement diligent et qu'il a pris toutes les précautions qui s'imposaient en considération de la nature et des conditions d'exécution du contrat.

4. Cour d'appel : 02.07.1986 rôle 8726

- Les faits : vol d'un camion dans une enceinte fermée et surveillée dans le parking obligatoire de la douane d'Aoste. Camion fermé à clef et anti-vol branché. Les papiers de dédouanement devaient être présentés pour quitter le parking.

- La question juridique : **cause libératoire de responsabilité** et **faute d'un tiers** libératoire.
- Bases légales : article 17 (2) CMR
- Que décide la juridiction ? La Cour d'appel constate qu'il est constant en cause (éléments prouvés) que le chauffeur du camion volé dont s'agit avait stationné son véhicule dans l'enceinte fermée et surveillée du parking obligatoire de la douane d'Aoste ; qu'il l'avait fermé à clef et embranché le système anti-vol ; qu'il est encore établi que le camion a été volé entre 19h30 et 23h00, soit pendant le temps où le chauffeur a pris son repas du soir, et malgré le fait que le parking en question ne pouvait être quitté sans la présentation des papiers de dédouanement...; attendu que pour ces raisons, il convient d'admettre la cause libératoire de responsabilité invoquée par l'intimée et de débouter l'appelante de son appel....

5. Tribunal d'arrondissement : 04.10.1988 rôles 37553 et 38188

- Les faits : non disponibles mais manifestement liés à un problème d'arrimage qui ne relevait pas de la responsabilité du transporteur.
- La question juridique : **responsabilité** du transporteur et **cause d'exonération**.
- Bases légales : article 17 (1) CMR
- Que décide la juridiction ? Pour être libéré de la présomption de responsabilité, le transporteur n'est pas tenu de faire la preuve précise et complète de l'origine du dommage. Il suffit qu'il établisse les circonstances de fait dans lesquelles s'est déroulé le transport et est survenu l'accident. Il doit ensuite prouver que ces circonstances permettent raisonnablement de penser que le dommage a pu provenir de la cause invoquée (ici un problème d'arrimage qui ne relevait pas de ses prérogatives).

6. Tribunal d'arrondissement : 24.05.1989 rôles 37459 et 284/89

- Les faits : transport lié à un **déménagement**.
- La question juridique : applicabilité de la Convention CMR
- Bases légales : article 1 (4) CMR
- Que décide la juridiction ? Le tribunal confirme les termes très clairs de l'article 1^{er} de la Convention CMR qui exclut expressis verbis les transports de déménagement de son champ d'application.

7. Tribunal d'arrondissement : 12.07.1991 rôle 292/91

- Les faits : chauffeur surpris par l'irruption d'un véhicule venant en sens inverse dans sa bande de circulation ayant provoqué un écart et le versement du camion dans le fossé longeant la route.

- La question juridique : **présomption de responsabilité**. Quelle **preuve** rapporter pour la **cause de libération** ? La notion de **cause de libération** est plus souple que la notion de force majeure classique.
- Bases légales : article 17 (2) et 17 (2) CMR
- Que décide la juridiction ? Le tribunal rappelle qu'il est généralement admis en doctrine et en jurisprudence que la cause de libération visée par l'article 17(2). de la convention CMR a un caractère plus souple que la notion classique du droit interne de force majeure, sans comporter le caractère d'imprévisibilité, seule étant posée l'exigence d'irrésistibilité ou d'insurmontabilité de l'événement pour qu'il y ait libération du transporteur.

Toutefois, il appartient au juge du fond d'apprécier sans chaque cas d'espèce la conduite tenue par le transporteur, ou plus particulièrement son chauffeur, pour vérifier si l'événement allégué était bien insurmontable aussi bien dans sa naissance que dans ses conséquences. En application des critères de droit commun de la charge de la preuve, le transporteur doit successivement établir la réalité de la circonstance invoquée et son lien de causalité avec le dommage ; preuve qui ne doit laisser aucun doute sur l'origine du dommage.

Le tribunal retient finalement qu'en raison de la configuration des lieux (largeur de la route : 5 à 7,20 m, divisée en deux voies, bas-côté de 1,5 à 2,5m, route plate et sèche avec bonne visibilité, véhicule survenu en face de petite dimension (Renault 5) le chauffeur aurait dû être en mesure d'éviter la collision sans verser dans le fossé longeant la route. Le tribunal retient encore que le transporteur est resté en défaut d'établir qu'il ne pouvait remédier aux conséquences de l'accident ou les atténuer en sauvegardant tout ou partie de la marchandise.

8. Tribunal d'arrondissement : 09.12.1994 rôle 42954

- Les faits : non disponibles.
- La question juridique : la perte ou l'avarie est liée à des **risques particuliers inhérents**.
- Bases légales : article 17 (4) et 18 CMR
- Que décide la juridiction ? Le transporteur invoquait la défectuosité de l'emballage de la marchandise, respectivement le chargement par l'expéditeur et finalement la nature de la marchandise pour tenter de s'exonérer de sa responsabilité. Le tribunal retiendra qu'à défaut de preuve et d'une quelconque indication dans les pièces versées, le risque particulier de défectuosité ne saurait être retenu pas plus que celui d'une imprudence ou d'une maladresse de l'expéditeur dans le chargement, en l'absence de preuve d'éléments matériels précis.

Par contre, le risque lié à la nature de la marchandise sera accueilli s'agissant d'objets fragiles ce qui peut expliquer le dommage.

Le tribunal précise que le donneur d'ordre ne doit pas établir la vraie cause de la perte ou de l'avarie, mais seulement détruire la thèse du transporteur en démontrant que son explication du dommage ne tient pas.

Si l'ayant-droit parvient à fournir cette démonstration, la présomption d'origine du dommage est écartée et le fardeau de la preuve retombe sur le transporteur.

9. Tribunal d'arrondissement : 24.11.2000 rôle 48967

- Les faits : transport de cigarettes par camion bâché. Vol des marchandises pendant la nuit.
- La question juridique : **responsabilité** du transporteur présumée en vertu de l'article 17 CMR. **Faute lourde** confinant au dol.
- Bases légales : article 17 et 29 CMR
- Que décide la juridiction ? En se référant aux critères dégagés par la jurisprudence française pour retenir une faute lourde, le tribunal retient la faute lourde du transporteur en présence de marchandises convoitables, transportées par camion uniquement bâché qui fut garé la nuit sur un parking non gardé. Le fait que le chauffeur dormait dans la cabine adjacente n'a pas été retenu comme étant suffisamment dissuasif.

10. Tribunal d'arrondissement: 16.02.2001 rôle 49965

- Les faits : transport d'un moteur par camion. Moteur endommagé. Le transporteur invoque la **nature de la marchandise** comme cause libératoire.
- La question juridique : quels types de marchandises sont considérées comme par nature pouvant subir des pertes ou avaries ?
- Bases légales : article 17 (4) et 18 (2) CMR
- Que décide la juridiction ? La question de savoir si une marchandise est particulièrement exposée de par sa nature à perte ou avarie doit être examinée sans prendre en considération les précautions qui peuvent être requises du transporteur.

Le concept de « *nature propre* » vise des marchandises particulièrement ou naturellement sensibles ou prédisposées à certains types de dommages. L'on range parmi ces marchandises, les fruits, les fleurs, les légumes, les bulbes de fleurs, les plantes de serres, les biscuits chocolatés, le fromage, la viande ou le poisson, les marchandises combustibles, les neufs et le verre, à l'exclusion d'une machine en acier, des pierres de revêtement ou des rouleaux de papier en aluminium.

Un moteur de 375 kg même s'il présente des formes irrégulières constitue néanmoins un engin d'une certaine solidité de sorte qu'il ne rentre pas dans la catégorie des marchandises qui sont exposées de par leur nature à des déchets ou avaries. Il s'en suit que l'article 17(4) de la CMR n'est pas applicable en l'espèce.

11. Cour d'appel : 17.10.2002 rôle 25150

- Les faits : transport de Minocycline HCL entre Milan et l'aéroport de Luxembourg confié au transporteur le 10 septembre 1996. Groupage et transport par route de Milan vers Luxembourg dans un camion remorque. Le chauffeur arrête et stationne son camion vers 20 heures en été (donc pendant le jour) sur le parking d'un supermarché distant d'une centaine de mètres du bureau d'une des sociétés concernées disposant d'un parking intérieur surveillé.

Le chauffeur s'absente pendant 20 minutes pour acheter à manger et à son retour le tracteur-remorque avait disparu bien que les portes furent fermées à clef et le dispositif anti-vol enclenché.

Vol de la marchandise dans son intégralité à la frontière Italo-Suisse.

Les assureurs subrogés invoquent la faute lourde du transporteur pour réclamer indemnisation totale du préjudice dans un acte introductif d'instance du 5 octobre 1999.

En première instance, le tribunal a déclaré l'action irrecevable et éteinte par prescription d'un an en considérant que le chauffeur n'avait pas commis de faute lourde au regard des circonstances. Les assureurs et le transporteur ont relevé appel.

- La question juridique : faut-il appliquer la convention de Varsovie sur le transport aérien à la partie du transport routier ou la convention CMR ? L'action est-elle **prescrite** après un an ou après trois ans (faute lourde) ? La **faute lourde** peut-elle être retenue dans le chef du transporteur ?

- Bases légales : article 17, 18 (3) , 23 (3), 29 et 32 (2) CMR

- Que décide la juridiction ? La Cour d'appel retient que la convention CMR est d'application aux relations entre parties d'autant qu'il n'y a pas d'action intentée contre le transporteur aérien. La Cour indique que la réclamation pour pouvoir interrompre la prescription doit être adressée au transporteur sans que le texte de la Convention CMR ne précise qui doit formuler cette réclamation.

Elle considère que la réclamation ne peut émaner que de l'ayant droit, expéditeur ou destinataire ou du mandataire qualifié de l'un ou de l'autre, comme le commissionnaire de transport.

Elle constate encore que le mandataire de l'expéditeur a adressé une lettre de réclamation au transporteur le lendemain du sinistre (11 septembre 1996) laquelle n'a pas été repoussée par le transporteur conformément aux modalités prévues dans la convention CMR de sorte que la prescription de l'action a été interrompue (et n'a pas recommencé à courir au profit du transporteur).

Malgré un offre de preuve détaillée des circonstances dans lesquelles le vol a été commis et notamment le fait que le chauffeur avait interdiction de garer son camion-remorque dans l'enceinte munie d'un anti-vol à détection de mouvement, la Cour écarte l'offre de preuve en considérant que les faits offerts en preuve ne tendent pas à établir que le transporteur avait pris toutes les précautions nécessaires afin d'éviter un vol à un endroit

réputé pour ce genre de sinistre et que son offre de preuve doit être écartée pour défaut de pertinence.

La Cour considère donc que le transporteur ne s'est pas exonéré de la présomption de responsabilité.

Par contre, elle estimera qu'il n'y a pas de faute lourde du transporteur déclenchant le dépassement du plafond d'indemnisation

12. Tribunal d'arrondissement : 19.05.2004 rôle 83640 et 86163

- Les faits : transport d'ordinateurs neufs par camion bâché. Arrêt sur une aire non surveillée en début de soirée après avoir roulé seulement une centaine de kilomètres. Pas d'arrêt sur l'aire surveillée située à 150km de l'endroit choisi. Possibilité de passer la nuit dans l'entrepôt de la société de transport et de ne partir qu'au matin.
- La question juridique : **responsabilité** du transporteur et question de **faute lourde** équivalente au dol
- Bases légales : articles 17 et 29 CMR / chapitre IV CMR
- Que décide la juridiction ? La faute lourde est définie par la Cour de cassation française comme étant la faute qui suppose une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur, maître de son action, à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée (Cass.com. 17 décembre 1951, ; BT 1952, p.234). En matière de vol de marchandises transportées par route, quelques critères ont été retenus comme déterminants par la jurisprudence française pour aboutir à la condamnation du transporteur par route :
 - Une marchandise convoitée, à condition que le transporteur ait été au courant de la nature de la cargaison ;
 - Un stationnement risqué, par exemple sur la voie publique ou sur un parking non gardé,
 - Un manque général de diligence.

En l'espèce, le tribunal d'arrondissement retient que tous les critères sont réunis dès lors qu'il est établi que le camion transportant des ordinateurs neufs, partant, de la marchandise convoitée, n'était pas fermé par un cadenas, mais était recouvert par une simple bâche qu'on pouvait facilement découper en cas d'arrêt du camion sur une aire non gardée, que le chauffeur était au courant de la nature de la cargaison, qu'il s'est néanmoins arrêté en début de soirée et après avoir parcouru une centaine de kilomètres seulement sur une aire de parking non gardée, alors qu'il aurait pu continuer son chemin pour se mettre sur un parking surveillé situé à 150 km de l'endroit choisi, respectivement passer la nuit dans un entrepôt de la société de transport et partir seulement au petit matin.

Le tribunal retient par conséquent un manque général de diligence d'une telle gravité qu'il s'assimile à une faute lourde et refuse au transporteur la possibilité de se prévaloir des dispositions du chapitre IV de la CMR qui limitent ou excluent la responsabilité ou renversent la charge de la preuve.

13. Cour d'appel : 29.03.2006 rôle 29261

- Les faits : marchandises transportées par deux moyens de transport différents : décharge du camion puis recharge dans un aéronef.
- La question juridique : transports **successifs** ou transport **combiné** ?
- Bases légales : article 1^{er}, 2 et 34 CMR
- Que décide la juridiction ? L'article 2 de la Convention CMR continue à s'appliquer si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer ou air sur une partie du parcours sans rupture de charge.

Dans cette affaire, la marchandise devait être transportée par deux moyens de transports différents après avoir été déchargée du camion routier pour être rechargée sur un aéronef.

Etant donné qu'il y a eu rupture de charge, l'article 2 de la convention ne s'applique pas (Jurisclasseur Transport fasc.775).

L'article 34 de la Convention vise le transport successif qui concerne une prestation réalisée par des transporteurs routiers successifs. Le tribunal retient l'existence d'un transport combiné réalisé par plusieurs transporteurs qui sont soumis à des régimes juridiques différents pour écarter l'application de la CMR dans les relations entre l'expéditeur et le transporteur aérien.

14. Cour d'appel : 19.03.2008 rôle 31184

- Les faits : transports réfrigérés d'épis de maïs doux (teneur en sucre élevée) en vrac dans des caisses en bois (i.e. pallox) du Maroc vers l'Angleterre. Marchandise refusée à destination pour cause d'avarie liée au non-respect du maintien de la température régulée et avarie constatée.

Relevés de température indiquant un arrêt du système de refroidissement et des problèmes de dégivrage.

Le transporteur se prévaut d'un vice propre de la marchandise, de la nature propre de la marchandise et d'une défectuosité de l'emballage pour s'exonérer de sa responsabilité

- La question juridique : **responsabilité** du transporteur ? Cause exonératoire liée à la **défectuosité de l'emballage** ?
- Bases légales : articles 17 (1) , 17 (2) , 17 (4) , 18 (2) CMR
- Que décide la juridiction ? Pour pouvoir bénéficier de la présomption que l'avarie a été causée par l'emballage défectueux, la société de transport doit prouver qu'il y a eu un emballage défectueux et qu'il y a eu possibilité de causalité du dommage.

Cette possibilité ne pourra par ailleurs être ni théorique ni hypothétique ; il faut au moins la vraisemblance que l'avarie résulte de l'emballage défectueux. Mais la vraisemblance, la possibilité suffit, il n'est pas question d'exiger la preuve de la causalité (cf. Jacques PUTZEYS, le contrat de transport routier de marchandises n°678 et 682).

L'expert chargé par l'assureur du transporteur avait communiqué un article scientifique indiquant que le maïs doux ne devait pas être traité en vrac à moins d'être copieusement recouvert de glace ce qui ne fut pas le cas lors du transport.

La Cour d'appel retient alors que i) la marchandise n'a pas été agencée de façon à être protégée contre les risques du transport et qu'il y a eu défectuosité de l'emballage et que ii) au regard de ces circonstances, il est vraisemblable que les difficultés qu'il y avait à maintenir la température requise dans le camion prennent leur origine dans l'échauffement engendré par la défectuosité de l'emballage qui est présumée avoir causé l'avarie.

15. Tribunal d'arrondissement: 19.11.2008 rôle 110940 et 856/08

- Les faits : transport d'ordinateurs portables (laptop) entre le Luxembourg et la Suède. Stationnement du camion contenant une marchandise convoitable recouvert d'une bâche sur un parking non-surveillé de station-service non clôturée et sans dispositif de surveillance. Vol commis pendant la nuit par découpage de la bâche pendant que le chauffeur est endormi dans la cabine. Camion sans anti-vol.
- La question juridique : notion de **faute lourde** ?
- Bases légales : article 3, 17, 18 et 23 CMR
- Que décide la juridiction ? Le chauffeur savait ce qu'il transportait. Même la présence du chauffeur endormi dans le camion n'est pas de nature à décourager, voire à pouvoir empêcher des voleurs de s'informer discrètement sur le contenu de la cargaison d'un camion recouvert d'une bâche et de s'emparer ensuite des biens.

Le tribunal reconnaît l'existence d'une faute lourde dans le chef du transporteur excluant les limitations de responsabilité et d'indemnisation.

16. Tribunal d'arrondissement : 04.12.2008 rôle 110529 1258/2008

- Les faits : transport d'ordinateurs portables (laptop) entre le Luxembourg et la Suède. Une partie de la cargaison confiée a disparu lors du transport à savoir une palette de 56 pièces.

Incapacité totale du transporteur à fournir le moindre élément sur les circonstances de la disparition des marchandises. L'assureur a indemnisé la victime et agi contre le transporteur.

- Les questions juridiques : notion de **faute lourde** ?

- Les bases légales : article 17 et 23 CMR
- Que décide le tribunal ? Le tribunal retient que la faute lourde est définie par la Cour de cassation comme étant la faute qui suppose une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée (Cass.fr.com. 17.12.1951 : BT 1952, 234). Il s'agit d'une faute d'une exceptionnelle gravité qui se caractérise par le mépris avec lequel la marchandise est traitée (Cass.fr. com. 26.09.2006 : Juris-Data n°2006-035180).

Le tribunal retient la faute lourde sur base de différents éléments :

- marchandise convoitable ;
- absence totale d'explication sur les circonstances de la disparition ;
- manque d'intérêt qu'il porte à ses obligations essentielles ;
- désinvolture ;
- absence de preuve de précautions particulières.

17. Tribunal d'arrondissement : 04.12.2008 rôle 112818, 116810 ; 1259/08

- Les faits : transport de différents types sans rupture de charge (route et train). Vol durant le transport. Circonstances du vol et moment du vol non établis.
- La question juridique : Quelles règles appliquer : application CMR ou application CIM (règles uniformes pour le transport ferroviaire de marchandises) pour le transport partiel y relatif ? Conditions fixées par l'article 2 CMR et présomption.
- Bases légales : article 2, article 17 (1) et 23 CMR
- Que décide la juridiction ? Constat d'un transport soumis à la CMR car réalisé en continuité sans rupture de charge par la combinaison d'un transport routier et d'un autre mode de transport.

S'il est prouvé que le dommage n'est pas dû au fait du transport routier, mais d'un autre mode de transport, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non pas par la convention CMR mais par les règles impératives applicables comme si un contrat eut été conclu spécifiquement entre l'expéditeur et le transporteur non routier pour ce mode de transport particulier. En l'absence de telles règles, la convention CMR s'appliquera.

Celui qui se prévaut de cette règle, doit prouver le caractère impératif des règles de responsabilité mais il doit également renverser la présomption selon laquelle la perte est présumée avoir pour cause un événement survenu pendant la phase routière du transport en prouvant que le dommage n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier.

Sans preuve des circonstances du vol et d'une faute lourde du transporteur, la limitation de la responsabilité du transporteur prévue par l'article 23 CMR demeure intacte.

18. Cour d'appel : 27.05.2009 rôle 33330

- Les faits : transport réalisé par une entreprise BB tandis que le contrat est conclu entre AA et CC. Aucun élément ne permet d'affirmer que BB est partie au contrat de transport ou qu'elle y ait adhéré.
- La question juridique : distinction **transports successifs** et **Commission de transport** ?
- Bases légales : articles 3, 34 à 36 CMR
- Que décide la juridiction ? Rappel de la notion de transports successifs : en vue de l'exécution d'un seul contrat de transport de marchandises, plusieurs transporteurs appartenant à un même mode de transport, prennent successivement en charge, une même marchandise, sans réception intermédiaire et sous le couvert d'une même lettre de voiture (Jacques PUTZEYS, Le contrat de transport routier de marchandise, n°285).

Il y a commission de transport lorsqu'une personne s'engage, moyennant rémunération, à effectuer un transport de marchandises, mais fait effectuer ce transport en son nom propre et pour son propre compte par un autre transporteur (même auteur n°74).

La responsabilité de BB ne saurait être engagée sur base des articles 34 à 36 CMR étant donné que ni son acceptation de la marchandise ni de la lettre de voiture ne sont établies et qu'on ignore quel transporteur exécutait la partie du transport au cours duquel le sinistre s'est produit.

Aurait-il eu commission de transport, seule la responsabilité de la société CC pouvait être envisagée sur base de l'article 3 CMR : « *le transporteur répond comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions* »

19. Tribunal d'arrondissement : 07.10.2010 rôle 120759 ; 1082/2010

- Les faits : action récursoire d'un transporteur contre l'autre auquel il a confié l'exécution du transport.

Transporteur A identifié comme tel sur la lettre de voiture mais qui n'est pas intervenu matériellement dans le transport réalisé par K. Lettre de voiture signée par le chauffeur de l'entreprise K.

Vol survenu pendant le transport effectué par l'entreprise K.

- Questions juridiques : transport unique ou **transports successifs** ? Recours ? Tribunal compétent ?
- Bases légales : article 31 (1) , 34, 39 CMR
- Que décide la juridiction ? Aux termes de l'article 34 CMR, si un transport régi par un contrat unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun assume la

responsabilité de l'exécution du transport total, le second transporteur et chacun des transporteurs suivants devenant, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, parties au contrat, aux conditions de la lettre de voiture.

Si l'article 35 CMR prévoit un certain formalisme, en exigeant la désignation du transporteur subséquent sur la lettre de voiture, la jurisprudence se montre souple : peu importe que le transporteur subséquent ne porte pas son nom sur la lettre de voiture (Cass. fr. comm. 11.12.1990 bull. civ. n°232 p.223 et CA Paris 26.09.1996), l'important est son adhésion, laquelle se marque par le fait qu'il intervient sous le couvert d'une même lettre de voiture. En apposant sa signature sur la lettre de voiture, le chauffeur de K a adhéré au contrat de transport. Un contrat unique s'est formé.

Compte tenu des énonciations de la lettre de voiture, la société A doit être considérée comme ayant été le transporteur principal, indépendamment de son implication effective dans le transport, tandis que la défendeur K, doit être qualifié de transporteur successif au sens de la convention CMR.

La demanderesse A ayant indemnisé le destinataire de la perte de la marchandise, est en droit d'exercer une action récursoire contre le transporteur effectif et cette action tombe sous l'application des articles 34 et suivants CMR notamment en ce qui concerne la compétence.

L'article 39 (2) donne à cet égard compétence au tribunal du pays dans lequel l'un des transporteurs intéressés a sa résidence habituelle, son siège principal ou sa succursale ou l'agence par l'entremise de laquelle le contrat de transport a été conclu.

Le défendeur, étant domicilié en Irlande et n'ayant aucun lien de rattachement avec le Luxembourg, lieu de prise en charge de la marchandise, le tribunal d'arrondissement de Luxembourg doit se déclarer **territorialement incompétent pour connaître de la demande.**

20. Cour d'appel : 11.07.2012 rôle 34166

- Les faits : transport confié à une société qui l'a sous-traité à une seconde qui l'a sous-traité à une troisième.

Transport par camion semi-remorque de cathodes en Nickel de Rotterdam en passant par l'Italie. Arrivée en fin de journée et arrêt de nuit dans la cour d'un entrepôt fermée par des grilles (chaîne et cadenas) dans un quartier industriel. Entrepôt surveillé par un contrat de gardiennage avec rondes aléatoires nocturnes.

Semi-remorque non munie d'un « *king pin locking device* ».

Vol de la semi-remorque la nuit après bris du cadenas de la grille.

Le transporteur invoque le fait de ne pas avoir été informé de la nature et de la valeur de la marchandise et donc du risque de vol. Le transporteur indique ne pas avoir reçu d'instructions particulières de sécurité.

L'assureur déclare d'abord agir en tant qu'expéditeur à titre principal et à titre subsidiaire sur base d'une cession de créance.

L'assureur anglais a indemnisé la victime pour son préjudice et intente une action contre le transporteur sur base d'une cession de créance soumise au droit allemand.

- Questions juridiques : **faute lourde** ? Influence de la connaissance de la **nature de la marchandise** (convoitable) par le transporteur. Incidence de l'**absence d'instruction de sécurité** ? **Droit applicable** à la cession du droit d'action contre le transporteur ?
- Bases légales : Article 13, 17, 29 (1) et 36 CMR
- Que décide la juridiction ? La Cour retient que le transporteur ne pouvoir pas ignorer la nature des marchandises compte tenu des documents portés à sa connaissance. Il lui appartenait de se renseigner à ce sujet auprès de son client.

La demande formulée par la société A sur base de l'article 36 CMR en tant qu'expéditeur est déclarée non fondée.

La demande subsidiaire formulée sur base de l'article 13 et sur une cession des droits et actions est réservée en invitant les parties à conclure sur le droit allemand applicable à la cession et sur sa validité.

21. Cour d'appel : 05.06.2013 rôle 34166

- Les faits : Idem.
- Questions juridiques : Qui a qualité pour intenter l'action contre le transporteur ? Conditions de validité d'une **cession d'action** en droit allemand. Peut-on retenir la **faute lourde** ?
- Bases légales : articles 13, 17, 29 (1) , 36 CMR
- Que décide la juridiction ? Le droit d'intenter une action contre le transporteur appartient également au destinataire de la marchandise (la société C) et qu'en l'espèce ce dernier a cédé ses droits à la société A (assureur). Cette cession est régie par le droit allemand qui prévoit que la validité d'une cession est soumise à deux conditions : un contrat de cession valable et une créance cessible.

La créance doit être :

- déterminée ou déterminable (ici les droits du destinataire prévus par l'article 13 alinéa 1^{er} de la convention CMR) ;
- pouvoir être cédée (en droit allemand tous les droits peuvent faire l'objet d'une cession sauf disposition légale ou contractuelle contraire et,
- appartenir au cédant.

La Cour retient que les conditions furent remplies de sorte que la cession est valable. A (assureur) peut donc intenter son action contre le transporteur B.

La Cour rappelle que le préjudice du destinataire existe en principe dès qu'il y a un dommage à la chose et le destinataire a un droit d'action à partir de la perte de la chose (n.r.l. : en l'espèce il s'agissait d'un vol / sur base de l'article 13 CMR). La Cour retient alors que « *Il est donc sans incidence que la société C n'ait jamais payé la marchandise volée* ».

Le transporteur invoque la force majeure comme cause d'exonération : vol insurmontable et imprévisible (camion sécurisé, stationné dans un dépôt fermé et surveillé).

La Cour retient que l'article 17 CMR exige que l'événement ait été inévitable dans sa cause et que ses effets aient été insurmontables. Le caractère d'imprévisibilité n'est pas exigé pour que l'événement soit exonératoire pour le transporteur routier international. Ce n'est pas l'événement en soi qui est à considérer mais la conduite observée par le transporteur avant et après l'événement.

Les circonstances inévitables doivent s'entendre non seulement au moment où se produit l'événement, cause du dommage, mais également avant que celui-ci ne se produise. Le fait de ne pas avoir pris les précautions nécessaires pour éviter la réalisation du dommage exclut le bénéfice de cette cause d'exonération. Il appartient au transporteur de rapporter la preuve qu'il avait pris toutes les précautions nécessaires pour écarter les conséquences dommageables d'un événement irrésistible (cf. Cour 17.10.2002 rôle 25150).

Le vol (avec agression) d'un véhicule en Italie, même fermé à clefs n'est pas considéré comme un événement irrésistible (Cour 11.02.1998 Pas. 30 p. 481). Les vols de camions (ou leur cargaison) ont pris en Italie une telle ampleur que le transporteur professionnel ne peut plus ignorer les risques encourus de même que les recommandations des assureurs et de la profession de ne stationner que dans des parcs gardés, clôturés et surveillés.

La Cour retient que le chauffeur faisait régulièrement les mêmes trajets et qu'il ne pouvait ignorer les risques de vol de cargaisons en Italie du Nord. En abandonnant la semi-remorque, non munie d'un « *king pin locking device* » dans l'entrepôt de la société E, non suffisamment sécurisé et gardé, le chauffeur n'a pas pris toutes les précautions indispensables pour assurer l'immobilisation du véhicule.... La société B ne s'est pas exonérée de la présomption de responsabilité qui pèse sur elle.

La Cour retient également la faute lourde du transporteur pour appliquer l'article 29 CMR et rejeter l'application de l'article 23.3 qui a trait au plafond d'indemnisation.

22. Cour d'appel : 16.01.2014 rôle 37638

- Les faits : transport d'Italie vers l'Ouzbékistan. Transbordement à Cracovie. Dommages survenus lors du transport de Cracovie vers l'Ouzbékistan.

L'acheteur a supporté les frais de réparation aux marchandises et réclame indemnisation.

Convention de transport *sui generis* avec référence à la Convention CMR. Absence de lettre de voiture lisible. Commissionnaire de transport s'est substitué un transporteur effectif.

- La question juridique : **qualification du contrat** entre parties ? Qualité de **transporteur contractuel** ? **Exonération** du transporteur ?
- Bases légales : articles 3, 4, 6, 9.1, 17, 18, 23 CMR
- Que décide la juridiction ? Une convention intitulée « convention de transport », où une partie est dénommée expéditeur, implique que le cocontractant qui assume l'acheminement de la marchandise entre le lieu de prise en charge et le lieu de livraison, doit être qualifié de transporteur contractuel même s'il a sous-traité l'intégralité du déplacement à un exécutant.

L'événement exonératoire invoqué par le transporteur doit être inévitable dans sa cause avec des effets insurmontables. La preuve doit être rapportée par le transporteur. La Cour applique les plafonds d'indemnisation prévus par la CMR et retient que les frais de transport et de douanes ne sont indemnisables qu'au prorata de la perte ou de l'avarie subie.

23. Cour d'appel : 23.01.2014, rôle 37789 (pourvoi en cassation)

- Les faits : livraisons de conteneurs de tapis en provenance de Chine vers Trèves via Rotterdam.
- La question juridique : Qualification des relations entre parties : contrat de **commissionnaire** ou contrat de transport CMR ? **Imputabilité du retard** au transporteur maritime ou au transporteur routier ?
Défaut de contestation du retard. **Rétention fautive** de deux conteneurs non livrés et conséquences.
- Bases légales : articles 1 et 23 (4) CMR
- Que décide la juridiction ? La Convention CMR n'est pas applicable car le retard est dû au transport maritime. Le transporteur a retenu abusivement deux conteneurs et doit indemniser le préjudice commercial.

24. Cour de cassation : 12.03.2015 rôle 3425 (19/15)

- La question juridique : la Cour d'appel a-t-elle bien motivé son arrêt du 23 janvier 2014 (cf. supra). Y a-t-il une contradiction dans la motivation ?
- Bases légales : article 89 de la Constitution / article 249 al.1^{ier} du Nouveau Code de Procédure Civile / défaut de base légale / violation de l'article 61 du Nouveau Code de Procédure Civile / articles 1134-1 et 1134-2 du Code civil / article 1612 du Code civil
- Que décide la juridiction ? Rejet du pourvoi principal et constatation du désistement sur le pourvoi incident formé par le défendeur en cassation.

25. Cour d'appel : 27.05.2015 rôle 39651 et 39673

- Les faits : trois parties en présence. Un contrat d'entreprise entre A et B. L'entreprise B a chargé l'entreprise A du déménagement de ses installations françaises impliquant débranchement, démontage, transport, montage et branchement dans la nouvelle usine luxembourgeoise. Un contrat de transport a été sous-traité par A à C. Quatre dates différentes de transport furent nécessaires. Un camion subit un accident de la circulation au Grand-Duché de Luxembourg qui endommage une partie de la marchandise transportée.

NB : B a confié à A le démontage et la garde des marchandises jusqu'au chargement. B poursuit les entreprises A et C en qualité de transporteur (mais non pas en qualité de sous-traitant de A). B met également son assureur dans la procédure pour finalement se désister de son action. B mettra en intervention D en qualité d'assureur de l'entreprise A.

En première instance, le Tribunal d'arrondissement dans son jugement du 23 novembre 2012 a retenu que :

- les parties A et B étaient dans un contrat de louage d'ouvrage ou d'industrie car le transport n'était pas la partie essentielle du contrat. Leurs relations ne sont pas soumises à la CMR mais au droit commun. A est tenue envers son client d'une obligation de résultat qui n'a pas été remplie.
- les parties B et C ne sont pas liées par un contrat de transport. L'action de B contre C est une action de nature délictuelle (faute, lien causal et dommage).
- le tribunal a déclaré irrecevable l'action de A contre son sous-traitant C.
- la demande de B contre l'assureur de A a été rejetée car le contrat d'assurance de A ne couvrait pas ce type de risque.
- le tribunal a retenu une faute de C qui avait fait un choix de camion inadapté et de la vitesse inadaptée du chauffeur lorsqu'il s'est engagé dans un rond-point entraînant la perte de contrôle du camion et l'accident. Le tribunal condamne A et C in solidum en considérant que le comportement conjugué des deux sociétés avait contribué au dommage.

L'entreprise A a interjeté appel et demande à voir être déchargée de toute condamnation en invoquant qu'elle n'est pas responsable du sinistre, sinon qu'elle s'exonère par la faute de C qui revêt les caractéristiques de la force majeure. Subsidiairement, elle demande à ce que C soit condamnée à la tenir quitte et indemne sinon à voir instituer un partage de responsabilité.

C a également interjeté appel et prétend que A et B étaient liées par un contrat de transport. C invoque la prescription d'une année prévue par la CMR.

- La question juridique : quels contrats lient les parties ? Qui a **qualité pour agir** ? Quelles **responsabilités** ? Quel **délai de prescription** ?
- Bases légales : articles 1^{ier}, 32 CMR
- Que décide la juridiction ? La Cour confirme que A et B sont liées par un contrat d'entreprise. A n'étant pas une société de transport, elle a délégué cette partie du contrat à C.

La Cour confirme aussi que A et C sont liées par un contrat de transport CMR notamment sur la question des règles applicables à la demande en garantie.

La Cour décide que A a qualité d'expéditeur de la marchandise à l'égard du transporteur. A est tenu d'une obligation de résultat à l'égard de B concernant le transport. A doit répondre des agissements de C qu'elle s'est substituée pour le transport.

Dans la motivation de l'arrêt, il est renvoyé à une décision de cassation française du 22 février 1994 qui précise que le destinataire (ici B) dispose du droit d'agir directement contre le transporteur-voiturier ©.

La société A, qui avait déjà procédé au démontage des installations et marchandises situées en France en avait la garde jusqu'au moment du chargement et qu'ayant eu l'obligation de transporter et réinstaller les marchandises sur un site de production, doit être considérée à l'égard du transporteur comme expéditeur de la marchandise.

Le jugement de première instance est confirmé concernant l'obligation de résultat de A envers B. Il est retenu que A doit répondre des agissements de C qu'elle s'est substituée pour le transport.

La Cour constate que la livraison a eu lieu le 25.10.2007 et retient un délai de prescription d'un an pour conclure à la tardiveté de la demande récursoire formulée contre le transporteur C par exploit du 17.11.2008 en l'absence de toute réclamation ou cause d'interruption ou de suspension de la prescription.

Finalement, la Cour constate que la demande en garantie de A contre C a été formulée lors des plaidoiries du 17 octobre 2012 soit bien après le délai d'un an (et trois mois) prévu par la CMR.

26. Cour d'appel : 27.05.2015 rôle 40045

- Les faits : sous-traitance du contrat de transport. Ordre de bloquer la livraison donné par l'expéditeur et transmis au transporteur sous-traitant. Livraison nonobstant l'ordre de blocage. Marchandises impayées et destinataire déclaré en faillite en août 2011. Demande en dommages et intérêts contre le transporteur principal correspondant au prix des marchandises livrées. Assignation en intervention du transporteur sous-traitant.
- La question juridique :
 - 1^{ère} instance : la qualification de **transporteur principal** est indépendante de la question du transport effectif. La qualité de transporteur principal s'apprécie au regard de la volonté des parties et notamment des mentions de la lettre de voiture pour la responsabilité contractuelle. Une tierce entreprise étant renseignée comme transporteur sur la lettre de voiture et la présomption de preuve attachée à cette mention n'ayant pas été renversée, le demandeur est débouté de son action et la demande en intervention est déclarée sans objet.
 - En appel : L'appelant produit des documents (demande d'offre, proposition de prix et acceptation, facture de transport) visant à renverser les mentions de la lettre de voiture sur l'identité du transporteur. La société indiquée sur la lettre de voiture s'occupant uniquement du dépôt, du dédouanement, de la préparation et

de la mise à disposition de la marchandise en vue du transport. La mention de l'entreprise tierce sur la lettre de voiture serait une erreur matérielle !

Le demandeur invoque deux **fautes lourdes** : livraison malgré l'ordre de blocage, défaut d'information de la livraison en temps utile.

Le défendeur invoque l'article 9 CMR et indique que le transporteur effectif serait celui auquel la tierce entreprise a sous-traité le transport. Le défendeur invoque l'absence de lien causal entre le préjudice et les agissements du transporteur, le préjudice étant, selon lui, lié à la faillite du destinataire.

Le défendeur conteste toute faute en précisant avant bien transmis l'ordre de blocage au transporteur effectif et invoque l'article 23 point 3 de la CMR pour limiter l'indemnisation.

- Bases légales : articles 3, 4, 6, 9 et 23 (3) CMR
- Que décide la juridiction ? La Cour analyse les mentions de la seule et unique lettre de voiture disponible qui n'a jamais fait l'objet de correction par l'expéditeur par rapport à une mention erronée.

Elle constate que la défenderesse n'est pas transporteur principal. Elle distingue ensuite les opérations de préparation des marchandises, des opérations de chargement et de la prise en charge. La prise en charge est un acte matériel et juridique. La prise en charge matérialise également le transfert des risques sur le transporteur effectif.

La Cour considère que le demandeur n'a pas renversé la présomption selon laquelle l'entreprise tierce avait qualité de transporteur principal et la déboute de sa demande en responsabilité contractuelle formulée contre le transporteur effectif prétendument qualifié de transporteur principal sur base de l'article 3 de la CMR en indiquant que le demandeur ne se trouve pas dans un lien contractuel avec le sous-traitant.

27. Cour d'appel : 17 novembre 2016 rôle 41191

- Les faits : utilisation de bourse de fret en ligne pour utiliser les espaces de fret excédentaires des camions. Transport par l'entreprise B de France vers le Royaume-Uni de cinq cylindres métalliques pour 400 euros à la demande de la société A.

Contrôle des douanes à Dunkerque faisant apparaître la présence de paquets de tabac à rouler d'une valeur de 115.389 euros dissimulés dans les cylindres. Retenue douanière du chauffeur, du camion et de la remorque. Mise à l'épreuve de l'entreprise sous menace d'une amende de 28.000 euros en cas de récidive. Obligation pour le transporteur de faire récupérer le fret, rapatrier le chauffeur et le tracteur pour un coût de 20.450 euros.

Une plainte pénale fut déposée et à l'instruction.

- Les questions juridiques : **responsabilité du donneur d'ordre** ? Qualification des relations entre parties (**commissionnement** ou contrat de transport ?)

Evaluation du préjudice et nature du **préjudice indemnisable** ?

Application du principe de la facture acceptée en présence de facture portant sur des montants indemnitaires ?

- Les bases légales : articles 11, 31 CMR / article 3 du Code d'instruction criminelle (le criminel tient le civil en état)
- Que décide la Cour d'appel ? Le procès civil relatif à l'action civile se trouve, en ce qui concerne son rang et son jugement, sous la dépendance du procès pénal lorsqu'il est engagé ou jugé après la mise en mouvement ou le jugement de l'action publique. Cette dépendance tient à ce que l'action civile est une action en réparation d'un dommage qui a son origine dans l'infraction.

Pour que le jugement de l'action civile soit suspendu, il faut, d'une part, que l'action publique ait été mise en mouvement avant ou pendant l'exercice de l'action civile devant le juge civil et, d'autre part, que les deux actions procèdent des mêmes faits. Pour qu'il y ait identité de fait, il faut qu'il existe entre les deux actions une question commune que la juridiction civile ne puisse trancher sans constater l'infraction et, par suite, sans risquer de se mettre en contradiction avec la juridiction répressive (Cour d'appel 24.05.2004, Pas.33, p.20).

Il appartient à celui qui soulève l'exception dilatoire (art 3 C.i.Cr) et entend former obstacle au déroulement normal de la procédure civile de démontrer que les conditions d'application sont remplies. Il incombe à la partie qui sollicite le sursis à statuer d'établir que l'action publique est en cours et non à la juridiction civile saisie de s'enquérir de l'état de la procédure (Cass. fr. civ. 30.04.1970, D. 1970, Somm.189 ; Com.27.11.1978, Gaz. Pal. 1979, I, Panor.138).

La preuve ne peut résulter que d'un réquisitoire introductif du Parquet, d'une plainte avec constitution de partie civile entre les mains du juge d'instruction ou encore d'une citation directe devant la juridiction répressive de jugement.

La Cour rappelle encore que la règle selon laquelle « *le criminel tient le civil en état* » ne reçoit application que lorsque l'action publique est engagée devant une juridiction du même pays.

La Cour constate ensuite que :

- la partie A ne rapporte pas la preuve de la mise en mouvement de l'action publique ;
- à supposer une action publique au Grand-Duché, il n'existe pas de question commune que la juridiction civile ne puisse trancher sans constater l'infraction et , par suite, sans risquer de se mettre en contradiction avec la juridiction répressive.

L'arrêt retient :

- la qualité d'expéditeur de A et l'application de la convention CMR aux relations entre parties ;

- l'obligation de A de s'assurer de la régularité et de la conformité de la marchandise confiée à B ;
- les circonstances de l'entrée en relation d'affaires de A avec les personnes dont provenait le chargement litigieux et les instructions pour organiser la livraison en Angleterre étaient de nature à éveiller la méfiance de tout homme normalement prudent et avisé ;
- le chargement de produit de contrebande dissimulé dans les cylindres métalliques n'était donc ni imprévisible ni insurmontable.

Sur la question de la facture acceptée, la Cour rappelle qu'une facture est l'affirmation par un commerçant d'une créance liée à l'exécution d'un contrat. Elle est destinée à prouver l'existence d'un engagement et non pas son inexécution. Une demande en dommages et intérêts ne saurait partant faire l'objet d'une facture.

Face aux manques de preuve concernant le préjudice total réclamé qui résulte d'une analyse détaillée des pièces, la Cour d'appel allouera un montant *ex aequo et bono* de 10.000 euros à titre de préjudice indemnisable ainsi que la contrepartie financière du transport (400 euros).

28. Tribunal d'arrondissement : 28 octobre 2018 rôle 115022

- Les faits : multiples transports conclus entre parties. Demande en paiement de factures.

Distinction entre transports internationaux et transports nationaux.

- Les questions juridiques : **la prescription** d'un an prévue par la CMR s'applique-t-elle aux **actions en paiement** des factures liées aux transports.
- Les bases légales : article 32 CMR, articles 108 et 109 du Code de commerce luxembourgeois, article 2248 du Code civil luxembourgeois
- Que décide le tribunal : le tribunal distingue les transports internationaux soumis à la CMR et les transports nationaux soumis au Code de commerce luxembourgeois.

La Convention CMR prévoit une prescription d'un an qui débute trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport. Ce délai de prescription peut être interrompu par les causes prévues par la loi du tribunal saisi du litige (i.e. la loi luxembourgeoise). La réclamation écrite ne suspend la prescription que pour les actions intentées contre le transporteur et non pas pour les actions en paiement que le transporteur introduit contre ses clients.

Le tribunal retient que le délai d'un an prévu par la CMR s'applique à toutes les actions en justice liées d'une manière quelconque au transport international des marchandises régi par la CMR. « *Elle vise aussi bien les actions intentées par l'expéditeur ou le destinataire contre le transporteur routier international que celles intentées par le transporteur contre son client* ».

Le tribunal analyse alors les dates des ordres de transport, puis les dates de paiement d'acomptes sur les factures qui constituent une présomption simple d'acceptation des factures (Cour d'appel 07.01.2004 rôle 26937).

En se basant sur l'article 109 du Code de commerce (principe de la facture acceptée) et l'article 2248 du Code civil (interruption de la prescription par la reconnaissance du droit par le débiteur), le tribunal retient que la prescription a été interrompue par la reconnaissance des dettes résultant du paiement sans réserve d'acomptes. En calculant le délai, le tribunal constate toutefois que la demande est tardive pour les transports CRM.

Concernant les transports effectués au Grand-Duché, le tribunal retient que le droit applicable est le droit luxembourgeois et que l'article 108 alinéa 3 du Code de commerce prévoit une prescription de deux ans pour l'action en paiement des voituriers.

La demande en paiement est déclarée fondée partiellement.

29. Tribunal d'arrondissement : 7 mars 2019 rôle 87574

- Les faits : transport CMR de trois palettes avec des téléphones portables. Transport confié à un commissionnaire qui a fait appel à une entreprise de transport. Disparition des trois palettes lors du contrôle de la cargaison à l'arrivée.

Bref arrêt du chauffeur (moins de 10 minutes) en cours de trajet auprès d'un garage pour récupérer des pièces de rechange.

Discussion sur l'endroit où les marchandises ont été volées.

Chauffeur non impliqué dans les opérations de déchargement (pas d'accès aux locaux à l'arrivée, semi-remorque garée contre le sas d'entrée du dépôt, pas de vue latérale sur le dépôt à partir de l'extérieur).

- Les questions juridiques : influence du contrat de **commission de transport** ?
Application de la CMR ?
Rôle de la **lettre de voiture** ?
Notion de **déchargement** et responsabilité lors du déchargement ?
- Bases légales : article 1(1), article 4 et 6, 17(2) et 23(3) CMR
Article 18 Convention de Varsovie ; Article 96 à 102 du Code commerce luxembourgeois
- Que décide la juridiction ? La CMR ne s'applique pas au contrat de commission de transport, cela signifie seulement que ses dispositions ne régissent pas normalement les rapports du commettant et du commissionnaire de transport. Mais commettant et commissionnaire peuvent néanmoins convenir de soumettre volontairement leur contrat au régime de la CMR. En revanche, les dispositions de la CMR s'appliquent automatiquement aux rapports unissant le commissionnaire de transport et le transporteur routier. En l'espèce, la CMR doit trouver application pour déterminer la question d'une éventuelle responsabilité du transporteur.

La lettre de voiture ne forme pas le contrat de transport mais vise uniquement à prouver son existence. En l'absence de contestation du contrat de transport, il n'est donc pas pertinent d'analyser si la lettre de transport contient toutes les indications prévues par l'article 6 de la CMR.

Le chauffeur a confirmé que les trois palettes ont été rangées au milieu du camion. Le demandeur n'a pas rapporté la preuve que les palettes ont disparu au cours du bref arrêt effectué durant le trajet. Le transporteur est présumé responsable de la perte de la marchandise jusqu'à la livraison.

Le tribunal précise que l'arrivée du camion au lieu de destination ne met pas fin au contrat de transport. Le transporteur routier doit encore livrer la marchandise au destinataire. La livraison est, en effet, l'acte juridique par lequel le voiturier remet la marchandise au destinataire qui l'accepte. Elle met fin au contrat de transport et la marchandise passe alors sous la garde du destinataire. Le déchargement peut être effectué soit avant la livraison, lorsqu'il incombe au transporteur, soit après la livraison lorsqu'il doit être effectué par le destinataire. Mais la CMR ne précise pas à qui incombe cette opération. C'est donc la convention des parties qui en décidera.

En l'espèce, la convention des parties est muette quant à la personne du débiteur de l'obligation de déchargement.

Compte tenu des circonstances, il faut conclure qu'il était dans l'intention des parties que le chauffeur ne soit pas du tout impliqué dans les opérations de déchargement, de sorte qu'il n'était pas à sa charge, ni sous la surveillance du transporteur.

Le tribunal retient que le contrat de transport a pris fin avant le déchargement puisque celui-ci fut effectué par le destinataire en mentionnant encore que le fait que le destinataire ait apposé une mention unilatérale que trois palettes manquaient ne porte pas à conséquence pour le transporteur.

Les magistrats concluent ensuite que le demandeur n'a pas rapporté la preuve que les palettes ont disparu entre le moment de la prise en charge et celui de la livraison pour rejeter la demande d'indemnisation formulée contre le transporteur.

30. Tribunal d'arrondissement 17.05.2019 rôle 2018-04646

- Les faits : contrat cadre de transport entre parties A (Luxembourg) et B (Autriche) avec clause attributive de juridiction aux tribunaux luxembourgeois et obligations d'indemnisation plus sévères que les dispositions CMR.

B a sous-traité le transport à une entreprise polonaise C.

Transport de produits alimentaires (26 palettes) sous camion réfrigéré de l'Italie vers la Pologne. La température indiquée sur la lettre de voiture est « de 0 à +4°C ». Contrôle de température à destination établissait une température à 11 °C puis à 8°C.

Impossibilité d'enregistrer les températures à l'intérieur du camion alors que le mécanisme y afférent ne fonctionnait pas.

Une expertise est sollicitée par l'assurance du donneur d'ordre. Le chauffeur refuse de signer le rapport « *survey inspection protocol* ».

Les chauffeurs ont indiqué avoir fait un arrêt de 9h30 mais avec fonctionnement régulier de l'unité de réfrigération. Ils ont indiqué une température de 4,5°C à 4,8°C.

Le donneur d'ordre a fait détruire l'intégralité de la marchandise et déclame le coût de destruction et la valeur de la marchandise.

- Les questions juridiques : **compétence territoriale** des juridictions luxembourgeoises ? Portée du **rapport de l'expert** délégué par l'assureur ?
- Les bases légales : articles 17, 17.5, 18, 18 (4) , 23 (3) , 23 (4) , 25, 27 et 31 (1) de la CMR, sinon le contrat, sinon les articles 1782 et suivants du Code civil, sinon article 103 du Code de commerce.
- Que décide le tribunal ? Le tribunal retient la clause de juridiction sans retenir son exclusivité. Concernant, le rapport d'expertise le tribunal retient « *dans la mesure où un représentant du transporteur a été présent lors de l'inspection et que la rapport C & L a été soumis à la libre discussion des parties, il peut être pris en considération comme élément de preuve.* »

Le tribunal retient la responsabilité du transporteur mais applique l'article 23 (3) et la limitation de responsabilité y afférente tout en constatant que le plafond fixé par la CMR n'est pas atteint. Le tribunal condamne donc le transporteur à indemniser.

Concernant les frais de destruction, le tribunal retient sur base de l'article 23 (4) CMR que les frais de destruction ne sont pas à considérer comme frais encourus à l'occasion du transport. De plus, le tribunal estime qu'en vertu de l'article 41 CMR, toute stipulation contractuelle dérogeant directement ou indirectement aux dispositions de la CMR est nulle et de nul effet de sorte que le donneur d'ordre ne peut réclamer une indemnisation qui irait au-delà de ce qui est prévu par les articles 23 et 25 CMR.

Sur la question des intérêts de retard, le tribunal prend en compte les intérêts à partir d'une mise en demeure considérée comme une réclamation (article 27 CMR).

31. Tribunal d'arrondissement 10.10.2019 rôle 2019-00764

- Les faits : contrat cadre de transport entre parties A (Luxembourg) et B (Autriche) avec clause attributive de juridiction aux tribunaux luxembourgeois et obligations d'indemnisation plus sévères que les dispositions CMR.

B a sous-traité le transport à une entreprise polonaise C.

Transport de produits alimentaires (32 palettes) sous camion réfrigéré de Pologne vers l'Albanie. La température indiquée sur la lettre de voiture est « de +14°C (+/- 2°C) ».

Peu après son départ, le camion est impliqué dans un accident de circulation sur l'autoroute et gravement endommagé. La remorque réfrigérée a été sérieusement

compromise par l'impact. Un remorquage a eu lieu vers un garage pour inspection du camion et des marchandises.

Une expertise est sollicitée par l'assurance du donneur d'ordre à laquelle assiste l'expert délégué par l'assureur du transporteur B.

Le destinataire a refusé la marchandise endommagée et le donneur d'ordre a fait détruire l'intégralité de la marchandise et réclame le coût de destruction et la valeur de la marchandise.

- Les questions juridiques : **compétence territoriale** des juridictions luxembourgeoises ? **Prescription de l'action** contre le transporteur ?
- Les bases légales : articles 17, 23, 25, 27, 31 (1) , 32 et 41 de la CMR, sinon le contrat, sinon les articles 1782 et suivants du Code civil, sinon article 103 du Code de commerce.
- Que décide le tribunal ? Le tribunal retient la clause de juridiction sans retenir son exclusivité en renvoyant aux décisions précédentes entre les mêmes parties.

Pour vérifier les délais de prescription, le tribunal analyse les notions d'avarie et de perte totale pour conclure qu'il n'y a pas eu perte totale de la marchandise puisque le donneur d'ordre a pu récupérer une partie de la marchandise pour procéder à sa destruction. Il est alors fait application de l'article 32 (1) CMR et se réfère à la doctrine qui précise que le délai de prescription court à partir du jour où la marchandise a été reprise.

Toutefois le tribunal fait application de l'article 32(2) en constatant que le délai de prescription a été suspendu car les pièces jointes à la réclamation n'ont pas été restituées au donneur d'ordre de sorte que l'action en responsabilité n'est pas prescrite contre le transporteur.

Le transporteur demandait la nullité de certaines clauses du contrat de transport sur base de l'article 41 CMR. Le tribunal retient que « *il y a lieu de rappeler que la régime de responsabilité instauré par la CMR constitue un minimum d'ordre public pour les ayants droit du transport international par route car certaines clauses tendant à aggraver la responsabilité du transporteur routier ou à augmenter le plafond de réparation sont valables (JurisClasseur Transport ; fasc. 776)* pour conclure que les clauses du contrat de transport attaquées sont valables alors même qu'elles aggraveraient le régime de responsabilité prévue par la CMR.

Tout en rappelant que l'article 17 (2) CMR implique que le transporteur doit faire la preuve complète et certaine que l'avarie résulte bien de la cause invoquée, en faisant la lumière sur les origines du dommages et, que la cause d'exonération vise un événement inhabituel sortant de l'ordinaire qui est inévitable dans sa cause et dont les effets sont insurmontables, le tribunal considère que le transporteur reste en défaut d'établir clairement les circonstances exactes de l'accident bien qu'il ressort du procès-verbal établi par la police polonaise que le conducteur du véhicule ayant percuté le camion transportant la marchandise ait commis une faute, il n'en résulte pas que l'accident ait été inévitable et insurmontable dans le chef du conducteur du camion.

Face à la demande d'exonération partielle fondée sur le fait que le donneur d'ordre a détruit la totalité de la marchandise alors que seule une partie était endommagée, le tribunal considère que l'avarie trouve sa source dans l'accident et le non-fonctionnement subséquent de l'unité de réfrigération et non pas dans la décision de destruction. Le transporteur répondrait de tous les facteurs qui ont causé le dommage.

Concernant les frais de destruction, le tribunal retient sur base de l'article 23 (4) CMR que les frais de destruction ne sont pas à considérer comme frais encourus à l'occasion du transport. De plus, le tribunal estime qu'en vertu de l'article 41 CMR, toute stipulation contractuelle dérogeant directement ou indirectement aux dispositions de la CMR est nulle et de nul effet de sorte que le donneur d'ordre ne peut réclamer une indemnisation qui irait au-delà de ce qui est prévu par les articles 23 et 25 CMR.

Sur la question des intérêts de retard, le tribunal prend en compte les intérêts à partir du courrier du mandataire du donneur d'ordre considérée comme une réclamation (article 27 CMR).

32. Cour d'appel 20.04.2021 rôle 201—00837 (n°50/21)

- Les faits : un fabricant de denrées alimentaires chocolatées luxembourgeois (A) confie un transport à une entreprise autrichienne (B) vers le Royaume-Uni. Ce transport s'intègre dans un contrat-cadre entre les deux sociétés qui sont en relations suivies d'affaires. Le contrat cadre contient une clause de juridiction exclusive désignant uniquement les juridictions luxembourgeoises pour toiser tous litiges entre parties (29 (2) du contrat-cadre).

Le transporteur B a sous-traité le transport à une société lituanienne (C).

La cargaison est prise en charge dans une usine allemande. Au poste de contrôle britannique de Calais, la police découvre la présence de 14 migrants illégaux à bord du camion (lesquels avaient consommé une partie des marchandises du camion). Le donneur d'ordre invoquera une faute lourde consistant pour le chauffeur à stationner le camion de nuit sur une aire de stationnement non gardée près de Dunkerque.

Après ce contrôle, la police britannique a scellé le camion et le chauffeur a repris le chemin vers le destinataire final au Royaume-Uni. Arrivé à destination, le déchargement de la marchandise a été refusé par le destinataire et retournée à l'usine allemande où elle sera détruite entièrement sur instruction du donneur d'ordre.

A a réclamé 60.000 GBP au transporteur B équivalant à la perte totale de la marchandise en invoquant l'entrée illégale de migrants dans le camion contaminant la cargaison et la rendant impropre à la consommation humaine en ce que la qualité et l'intégrité hygiénique n'étaient plus assurées.

En première instance, le tribunal d'arrondissement a retenu que la clause de juridiction était valable et qu'elle ne violait pas les dispositions de la CMR pour retenir la responsabilité du transporteur sur le fond.

Le transporteur invoquait une exonération totale sinon partielle (art. 17 (2) et art. 17 (5) CMR) et le fait que le refus de déchargement sans examen détaillé de la marchandise et la destruction complète de celle-ci par son client constituaient des causes uniques et exclusives du dommage.

En première instance, le tribunal considérait au contraire que le préjudice était né par suite de l'intrusion illégale des migrants dans le camion de sorte que la destruction de la totalité de la marchandise s'imposait sur base du règlement 852/2004 et du principe de précaution en matière alimentaire. Le préjudice était alors fixé à la valeur de la marchandise.

Faute de preuve d'une faute lourde, le tribunal admettait les limitations de responsabilité prévues par la CMR.

Le tribunal constatait toutefois qu'il appartenait au transporteur de solliciter une contre-expertise de la marchandise si les conclusions du rapport commandé par le donneur d'ordre étaient contestables notamment quant à l'étendue du préjudice ou de la contamination.

- Les questions juridiques : **compétence territoriale** des tribunaux luxembourgeois ? Conflit entre les dispositions de la CMR et le **contrat-cadre** qui aggrave la responsabilité du transporteur ? Articles 31 et 41 de la CMR.

Qualité pour agir de A celle-ci ayant été indemnisée par son assureur ?

- Les bases légales : articles 17, 23, 25, 29, 31 et 41 CMR ; article 1782 et suivants du Code civil ; article 103 du Code de commerce
- Que décide la Cour d'appel ? La CMR est un texte d'ordre public qui exclut l'application du droit national sauf sur les points où elle s'y réfère ou sur ceux qu'elle ne règle pas et que le juge doit l'appliquer d'office et les parties ne peuvent y déroger hors les cas qu'elle prévoit (Cour de cass. fr. 30.09.2009, n°de pourvoi 08-15026).

La CMR édicte des dispositions de droit matériel international qui se substituent à celles de la loi nationale qui aurait été déclarée applicable par le système de conflit de loi du juge saisi.... Elle constitue un bloc qui se suffit normalement à lui-même.

L'article 41 proclame la nullité absolue de toute clause qui y dérogerait directement ou indirectement. La CMR a un caractère impératif aussi bien pour les Etats contractants que pour les parties au contrat de transport.

Il résulte de l'article 31 de la CMR que les parties sont libres de convenir d'une clause attributive de juridiction et que dans une telle hypothèse, ce for librement désigné se rajoute, sans s'y superposer, aux juridictions pareillement compétentes prévues par la CMR. Une clause attributive de juridiction convenue par les parties ne peut avoir qu'un rôle supplétif, le demandeur restant toujours libre de porter le litige devant une des juridictions désignées en application de l'article 31 précité.

La question de la validité d'une clause contractuelle attribuant compétence exclusive à une juridiction reste posée.

Selon la doctrine, une clause attributive de juridiction qui écarte les autres juridictions désignées par l'article 31 de la CMR serait nulle en vertu de l'article 41 de la CMR. La clause d'élection de for n'est donc pas exclusive de compétence. La Cour se réfère encore à un arrêt de cassation belge du 21 janvier 2010 n°C08.0246 N) et constate que l'article 29.2 du contrat-cadre signé entre parties en ce qu'il attribue compétence exclusive à une juridiction et qu'il exclut tout choix, est contraire à l'article 31 de la CMR.

La Cour se pose alors la question de savoir si la clause qui viole une disposition d'ordre public est nulle dans son ensemble ou s'il y a lieu de la réduire en supprimant seulement l'exclusivité. Le juge peut-il sauver une clause en limitant sa portée pour la maintenir du seuil au seuil de raisonnabilité accepté par l'ordre juridique ?

La Cour après avoir développé un raisonnement en lien avec les clauses abusives (CJUE 14.06.2012 C-618/10, N°71) conclut que hormis le cas où le législateur autorise expressément le juge à remodeler ou adapter les clauses contractuelles qui, aux termes de l'article 1134 du Code civil tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites, il ne lui appartient ni de refaire le contrat, ni de dépecer une clause contractuelle pour en extraire ce qui est valable.

La Cour retiendra que l'article 29 (2) du contrat-cadre constitue un tout et qu'étant non conforme à l'article 31 CMR, il doit être déclaré nul dans son intégralité en application de l'article 41 de cette convention pour en conclure à l'incompétence territoriale des juridictions luxembourgeoises.

B. QUELS ENSEIGNEMENTS FAUT-IL TIRER DE CES LITIGES

Schématiquement, voici les leçons essentielles à retenir.

N.B. : La pratique a montré que le secteur du transport et de la logistique était très réactif et interconnecté notamment sous l'impulsion des compagnies d'assurance mais le rappel des principes élémentaires n'est jamais inutile.

- Planifier avec précaution le transport de marchandises convoitables (type de camion, anti-vol, aires surveillées, heure de départ et d'arrivée, lieux de repos, possibilités sécurisées à l'arrivée) ;
- Réagir de manière très rapide en cas d'incident (avarie, accident, vol, retard etc...) avec les acteurs concernés : chauffeur, assureur, surveyors, experts évaluateurs ;
- Former son personnel pour induire les bons comportements (ex : réserves à émettre sur les lettres de voiture // documents probants à conserver, personnes à contacter en cas de problème, gestion des risques), respectivement éviter autant que possible les déclarations préjudiciables lors des enquêtes notamment des *surveyors* mandatés par les compagnies d'assurance ;
- Former son personnel sur le management des documents de transports (mentions obligatoires, rôle des parties, réserves sur les lettres de voiture, conservation des preuves) ;

- Définir de manière précise les rôles des différents intervenants et leurs responsabilités dans les documents échangés (arrimeur, transporteur, manutentionnaire, commissionnaire, chauffeur, *surveyor* etc...)
- Prévoir l'établissement de témoignages écrits de la part des chauffeurs mais aussi des témoins ou intervenants externes en cas d'incident afin de disposer de preuves suffisantes sur les éléments de fait du dossier.
- Se rappeler que les avocats en charge des dossiers n'ont pas mission d'intervenir comme détectives privés pour connaître les éléments du dossier en présence de multiples acteurs avec des rôles distincts pas toujours clairement définis ;
- Se rappeler que les juges apprécient les éléments de responsabilité sur base des preuves disponibles et des spécificités de chaque dossier in concreto. Un dossier mal ficelé est donc vite perdu.

Soyez prudents et n'hésitez pas à former encore et toujours votre personnel et à consulter préventivement les spécialistes du droit !

François CAUTAERTS
Avocat à la Cour-Associé
MOLITOR Avocats à la Cour s.à.r.l.
francois.cautaerts@molitorlegal.lu

Remerciements spéciaux au Service de documentation du Parquet Général de Luxembourg