



## CMR – Foire aux Questions

Les transporteurs routiers sont souvent confrontés à des questions pratiques dont les réponses peuvent figurer dans certains instruments juridiques internationaux. Afin de les

assister à cet égard, l'IRU a recensé sur cette page certaines questions fréquentes en y apportant les réponses appropriées.

### 1. Qu'est ce que la Convention CMR ?

La Convention CMR est un instrument de droit international privé adopté le 19 mai 1956 qui règle les relations contractuelles entre l'expéditeur, le transporteur et le destinataire pour le transport international des marchandises par route. Il est à noter que les dispositions de la Convention CMR prévalent même si les parties concernées ont établi le contraire dans leur contrat.

### 2. Quels sont les pays qui ont adhéré à la Convention CMR ? Où puis-je trouver la dernière version de la Convention CMR ?

La [liste des pays Parties Contractantes à la Convention CMR](#) ainsi que le [texte de la Convention CMR](#) (en anglais, français et russe) peuvent être trouvés sur le site web de l'UNECE. Le texte de la Convention CMR n'a jamais été modifié.

Le même site contient le [texte du Protocole de 1978 à la Convention](#) et la [liste de ses Parties Contractantes](#). Ce Protocole est relatif à l'unité monétaire à utiliser pour le calcul des indemnités (cf. aussi questions 16, 17, 18).

En février 2008, un nouveau [Protocole à la Convention CMR concernant la lettre de voiture électronique](#) a été adopté par les organes compétents de l'ONU. Le Protocole est entré en vigueur le 5 juin 2011 et a été adopté par 11 pays (la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la France, la Lettonie, la Lituanie, les Pays-Bas, la République tchèque, la Slovaquie et la Suisse).

### 3. Où trouver la jurisprudence CMR ?

Le site web de l'IDIT (France) héberge une base de données relative à la Convention CMR. Cette base collecte et met à disposition des abstracts de jurisprudence.

Lien : [http://www.idit.fr/\\_private/moteur\\_cmr/jurisprudence](http://www.idit.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence)

### 4. Quels sont les critères pour que la Convention CMR soit applicable aux transports de marchandises ?

Conditions cumulatives (article 1) :

- au moins un des deux pays (pays de la prise en charge de la marchandise ou le pays prévu pour la livraison) est partie signataire à la Convention CMR
- le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison se trouve dans deux pays différents

- le transport de la marchandise est fait pour le compte d'autrui (rémunéré)
- au moins une partie du trajet est faite au moyen de véhicules routiers
- il ne s'agit pas de transports funéraires, postaux ou de déménagements.

### 5. Le transport des marchandises par route entre deux lieux du même pays sera-t-il sujet aux dispositions de la Convention CMR, si ce transport emprunte au cours du trajet un territoire étranger (exemple : transport entre la Russie et la région de Kaliningrad, enclave russe, séparée du reste du territoire russe)?

Non, étant donné que le lieu de la prise en charge des marchandises et le lieu de livraison se trouvent dans le même pays (même si la marchandise traverse plusieurs frontières), un tel transport est sujet aux lois nationales (dans l'exemple : la loi russe) et non pas à la Convention CMR.

### 6. Dans quels cas le transport national de marchandises peut être sujet aux dispositions de la Convention CMR ?

Certains pays (par exemple : Belgique, Autriche) ont transposé les dispositions de la Convention CMR dans leurs droits nationaux, ce qui rend les dispositions de cette Convention applicables aux transports de marchandises nationaux dans ces pays.

Si cela n'est pas le cas, les parties au contrat de transport peuvent exprimer expressément leur volonté dans ce contrat de le soumettre aux règles de la Convention CMR. Dans ce cas, la Convention CMR sera applicable dans la mesure où elle ne contredit pas les dispositions correspondantes qui sont obligatoires dans le droit national.

### 7. Si le transport des marchandises comprend également d'autres modes de transports (bateau, train, etc.), comment la Convention CMR s'applique-t-elle ?

Il faut distinguer 2 situations possibles :

- La marchandise chargée sur un véhicule reste sur le même véhicule quel que soit le mode du transport : les dispositions de la Convention CMR seront applicables à l'ensemble du transport (porte-à-porte) : camion sur navire (ferry, transroulage ou « ro-ro »), camion sur wagon ferroviaire (ferroulage), etc. Cependant, si un dommage à la marchandise est survenu lors de la phase non routière du transport, que ce dommage n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du

transporteur routier à l'égard de son client ne sera pas régie par les dispositions de la CMR mais par les dispositions impératives applicables au mode de transport en cause. Cela veut dire que le transporteur routier répondra dans ce cas des dommages conformément aux règles obligatoires existantes pour le transport maritime, ferroviaire, fluvial ou aérien (en particulier en ce qui concerne des causes d'exonération de responsabilité et des plafonds de réparation applicables à ces modes de transport). Rien ne s'oppose à ce que le transporteur routier exerce un recours contre le transporteur maritime, ferroviaire, fluvial ou aérien ayant exécuté le transport.

- La marchandise initialement transportée sur un véhicule routier est déchargée pour être transportée par un transporteur non-routier : Les dispositions de la Convention CMR seront applicables aux parties du transport effectuées par route à condition que les conditions impératives de l'article 1 de la Convention soient respectées (voir question 4) pour cette partie routière. Il est à noter que dans certains cas, une semi-remorque n'a pas été considérée comme un véhicule autonome, de sorte que la rupture d'attelage a été considérée comme une rupture de charge.

#### 8. A quoi sert la lettre de voiture CMR ?

La lettre de voiture CMR sert à la fois de document de preuve (sur le plan civil) et de document de contrôle (sur le plan administratif, son absence peut donner lieu à une sanction administrative ou pénale).

La lettre de voiture CMR est considérée comme une preuve du contrat de transport, mais son absence, son irrégularité ou sa perte n'affectent ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui sera toujours soumis aux dispositions de la Convention CMR (article 4). Ceci signifie concrètement que la prise en charge des marchandises par un transporteur auprès d'un expéditeur sans l'établissement écrit d'un contrat ou d'une lettre de voiture CMR n'empêche pas de considérer qu'un contrat de transport a été conclu.

De manière générale, afin d'éviter tout problème lié au contrat du transport il est toutefois fortement conseillé d'exiger l'établissement de la lettre de voiture en bonne et due forme car les indications figurant sur ce document sont déterminantes pour l'attribution des responsabilités en vertu de la CMR.

La lettre de voiture sert aussi de preuve de la réception des marchandises par le transporteur.

Enfin, la plupart des pays considèrent la lettre de voiture CMR comme un document de contrôle devant dans ce cas obligatoirement se trouver à bord du véhicule lors du transport de marchandises. En l'occurrence, son absence pourrait alors conduire à une sanction. Attention : une

lettre de voiture doit se trouver à bord du véhicule parce qu'en cas de contrôle, elle devra être présentée aux autorités compétentes et en particulier lorsque le transporteur effectue du cabotage.

#### 9. La lettre de voiture CMR est-elle valable si elle contient des cases non remplies ?

Oui, elle reste valable à condition qu'elle soit dûment signée (tamponnée) par le transporteur et l'expéditeur. Mais si la lettre de voiture n'est pas signée cela n'affecte en aucun cas la validité du contrat même du transport (voir question précédente).

#### 10. La lettre de voiture CMR doit-elle adopter une forme particulière ?

La Convention CMR ne prévoit pas une forme précise pour la lettre de voiture CMR, mais l'article 6 décrit précisément les indications qui doivent y figurer.

Afin d'assister les transporteurs, IRU a élaboré en 1976 un modèle de la lettre de voiture qui répond aux exigences de la Convention CMR. En 2007, ce modèle a été mis à jour afin de mieux répondre aux besoins des parties au contrat du transport de marchandise et de faciliter l'utilisation de la lettre de voiture. [Ce nouveau modèle peut être téléchargé librement depuis le site d'IRU](#). Il convient également de noter que certains pays (dont la Belgique) ont imposé un modèle propre de la lettre de voiture à des fins de contrôle administratif.

#### 11. Comment remplir la lettre de voiture ?

[IRU a élaboré une Note explicative](#) précisant comment remplir la lettre de voiture CMR d'IRU.

#### 12. Quels sont les paramètres que le transporteur doit vérifier au moment de la prise en charge des marchandises ?

La Convention CMR (article 8) prévoit que le transporteur doit vérifier: l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros ; l'état apparent de la marchandise et de son emballage.

Si le transporteur n'est pas satisfait du résultat des vérifications, il doit inscrire sur la lettre de voiture CMR une réserve adéquate et suffisamment détaillée. Attention : les réserves doivent être inscrites sur tous les exemplaires de la lettre de voitures et non seulement sur la copie destinée au transporteur. Il doit également exiger que l'expéditeur contresigne lesdites réserves.

Il est à noter que l'expéditeur peut imposer expressément au transporteur la vérification d'autres paramètres tels que le poids brut (ou quantité autrement exprimée) de la marchandise et le contenu des colis. Le résultat des

vérifications doit également figurer sur la lettre de voiture et être contresigné par l'expéditeur.

**13. Que faire si le transporteur n'est pas en mesure de faire les vérifications nécessaires (ex : la marchandise est prise en charge dans un conteneur scellé) ?**

Il doit impérativement inscrire une réserve correspondante dans la lettre de voiture CMR (sur tous les exemplaires).

**14. Que faire si l'expéditeur refuse de contresigner les réserves relevées par le transporteur lors du chargement des marchandises ?**

La Convention CMR ne contient pas de règle à ce sujet. Il faut toutefois savoir que, d'après la Convention (article 8), les réserves n'engagent pas l'expéditeur si celui-ci ne les a pas expressément acceptées.

En cas de litige, une réserve sur la lettre de voiture qui n'a pas été acceptée par l'expéditeur peut avoir quand même une certaine valeur devant le Tribunal au cours de l'examen des faits et des circonstances de l'affaire. Le refus doit être consigné par le transporteur et par l'expéditeur, si possible. Ainsi cette réserve aura d'autant plus de valeur si elle est attestée en plus par une personne ayant une fonction officielle (par exemple : officier de douane).

**15. Quels sont les droits du transporteur s'il a dû encourir certaines pertes (paiement d'une amende) à cause de l'expéditeur ?**

Le transporteur a le droit de se retourner contre l'expéditeur et de demander la réparation de tout dommage qui résulte de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité des documents et des renseignements fournis (article 11).

**16. Comment l'indemnité qui est à la charge du transporteur pour perte de la marchandise est-elle calculée ?**

La Convention CMR (article 23) stipule que l'indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise qui est déterminée d'après le cours en bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché, ou à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité au lieu et à l'époque de la prise en charge.

Cela signifie que le calcul sera fait d'après les lois correspondantes applicables dans le pays de prise en charge de la marchandise.

L'article 23 prévoit également une limite maximale à cette indemnisation :

- 8.33 DTS (Droits de tirages spéciaux – voir question suivante) par kg manquant (si le pays où la prise en charge a eu lieu est Partie au Protocole à la Convention CMR de 1978),
- 25 francs-or par kg manquant (si le pays où la prise en charge a eu lieu n'est pas Partie au Protocole à la Convention CMR de 1978).

Toutefois le montant de l'indemnisation peut dépasser cette limite pour autant qu'il y ait eu :

- commission par le transporteur d'une faute dolosive ou équivalente au dol (faute lourde ou faute inexcusable selon les législations nationales) ou
- déclaration de valeur de la marchandise ou déclaration d'intérêt spécial à la livraison – dans ce cas, il faut cependant qu'une mention spécifique ait été faite sur la lettre de voiture CMR.

En outre le transporteur peut être tenu de rembourser le prix de transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise. Le remboursement sera intégral en cas de perte totale de la marchandise et au prorata en cas de perte partielle.

**17. A quoi correspond l'unité DTS ?**

DTS – « Droits de tirage spéciaux », « SDR/Special Drawing Rights » en anglais, est une unité de compte du Fonds Monétaire International (FMI) et de certains autres organismes internationaux. Sa valeur est déterminée par rapport à un panier de monnaies, qui comprend actuellement le dollar USA, l'euro, la livre sterling et le yen. La contre-valeur du DTS en dollars USA est affichée quotidiennement sur la [page d'accueil du site Internet du FMI](#) ; la contre-valeur du DTS dans d'autres devises est également disponible sur le site Internet du FMI (en cliquant sur le texte « Voir plus » à côté de la valeur en dollars US et obtenir le rapport « Get report » par unités monétaires par DTS « Currency units per SDR »).

Lien :

[http://www.imf.org/external/np/fin/data/param\\_rms\\_mth\\_a\\_spx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/param_rms_mth_a_spx)

**18. A quoi correspond un franc-or ?**

Un franc-or correspond à 10/31 de gramme d'or au titre de 0.900. Le cours de l'or est fixé par les banques nationales par rapport à la monnaie nationale courante. Depuis les Accords de la Jamaïque en 1978, les références monétaires à l'or sont interdites. C'est pourquoi un Protocole additionnel à la CMR a substitué le DTS au franc-or (voir question 16).

**19. Le transporteur, a-t-il le droit de refuser sa responsabilité pour la marchandise perdue sous prétexte que sa compagnie d'assurance**

**lui a refusé l'indemnisation (ou a payé une somme inférieure) ?**

Non, car ici il s'agit de 2 contrats distincts : un contrat de transport qui est régi par la Convention CMR dont les parties sont le transporteur, l'expéditeur et le destinataire et un contrat d'assurance qui est régi par une loi nationale et dont les parties sont le transporteur et la compagnie d'assurance. Dans ces cas le transporteur sera obligé de supporter les conséquences financières pouvant résulter de la perte de la marchandise.

**20. Le vol est-il toujours une circonstance qui exonère le transporteur de sa responsabilité vis-à-vis de l'expéditeur ?**

La Convention CMR (article 17) prévoit que le transporteur est déchargé de sa responsabilité vis-à-vis de l'ayant droit à la marchandise perdue si des circonstances relatives à cette perte ne sont pas imputables à la faute du transporteur et n'ont pas pu être évitées par lui. Ainsi le vol peut faire partie de telles circonstances, à condition bien sûr que le transporteur arrive à démontrer que l'incident n'a vraiment pas pu être évité : stationnement sur un parking surveillé, utilisation de systèmes antivols etc. Même dans ces circonstances, il est tout à fait possible que la force majeure ne soit pas retenue par le tribunal national parce que le transporteur aurait pu prendre d'autres précautions pour éviter le vol.

Pourtant il ne faut pas oublier que les systèmes juridiques des différents pays peuvent estimer le vol d'une façon très différente, le vol pouvant dans certains pays être considéré comme le résultat d'une faute lourde du transporteur, avec les conséquences qui s'ensuivent (voir question 16 sur les conséquences en matière de limitation de l'indemnisation).

**21. Si le vol a pour effet d'exonérer le transporteur de sa responsabilité conformément à la Convention CMR, peut-il avoir cet effet exonératoire aussi pour le paiement des droits et taxes aux douanes ?**

Si le vol des marchandises transportées a pour effet de faire naître une dette douanière incombant au transporteur, étant donné que cette dette a en général un caractère administratif, la Convention CMR ne libérera pas le transporteur de son obligation de payer les droits et taxes aux douanes. Bien sûr il n'est pas exclu que le transporteur soit exonéré de ce paiement sur la base d'une loi nationale, mais ceci reste toutefois assez rare.

**22. Qui a le droit d'adresser une réclamation au transporteur : l'expéditeur, le destinataire ou les deux à la fois ?**

La Convention parle de « l'ayant droit » dans ces cas-là. L'ayant droit sera le plus souvent l'expéditeur, mais le destinataire le devient à partir de l'arrivée de la marchandise à la destination (pour autant bien sûr que le

destinataire ait exprimé sa volonté de recevoir la marchandise ou qu'il était convenu dès l'établissement de la lettre de voiture CMR qu'il disposerait de la marchandise et qu'il y a une mention correspondante dans cette lettre – article 12.3). L'expéditeur et le destinataire ne peuvent pas réclamer simultanément le même paiement pour la même marchandise. Le transporteur ne doit payer le dommage qu'une seule fois. Dès lors si le transporteur a payé le montant dû selon la Convention CMR à l'expéditeur, le transporteur n'a rien à payer au destinataire si celui revendique le même dommage pour la même marchandise.

**23. Quelle est la différence entre un transporteur successif et un transporteur sous-traitant ?**

A première vue, la fonction des transporteurs successifs et des transporteurs sous-traitants est identique : chacun exécute le transport d'un tronçon de la route. Il est à noter que la Cour suprême néerlandaise a récemment jugé que les conditions requises pour être considéré comme un transporteur successif au sens de l'article 34 de la CMR sont également remplies dans le cas où le transporteur principal (et d'autres transporteurs) sont uniquement des transporteurs contractuels et n'ont pas assuré effectivement une partie du transport eux-mêmes.

Ainsi, la différence est dans la responsabilité assumée par chacun d'eux vis-à-vis de ses partenaires :

- Les transporteurs successifs sont parties au même et unique contrat de transport. Chacun assume la responsabilité de l'exécution du transport total vis-à-vis de l'expéditeur et du destinataire. Le transport est effectué avec une seule lettre de voiture CMR qui couvre le transport de bout en bout dans laquelle les transporteurs successifs inscrivent leurs noms et leurs adresses (voir également question 11).
- Les transporteurs sous-traitants ne sont pas parties au même contrat de transport, il y a donc plusieurs contrats : un contrat de transport entre le donneur d'ordre et le transporteur contractuel et un contrat de sous-traitance de transport entre le transporteur contractuel et le sous-traitant. Pour chaque sous-traitant il faut établir une nouvelle lettre de voiture où le transporteur qui sous-traite le transport est inscrit en tant qu'expéditeur. Le transporteur sous-traitant a des responsabilités uniquement vis-à-vis du transporteur initial, tandis que ce dernier répond devant l'expéditeur et le destinataire des actes et omissions des personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport (y compris du transporteur sous-traitant).

**24. L'expéditeur a-t-il le droit d'exiger que le transporteur obtienne le paiement du transport auprès du destinataire ?**

Oui, une telle exigence est légale à condition que la lettre de voiture contienne une indication expresse du montant à percevoir lors de la livraison de la marchandise.

**25. Que faire si le destinataire refuse le paiement de la somme malgré l'indication du montant à percevoir lors de la livraison se trouvant sur la lettre de voiture CMR ?**

Conformément la Convention CMR (article 13.2) le transporteur a le droit de retenir la marchandise et de ne la délivrer qu'à condition que le destinataire lui fournisse une garantie.

**26. Que faire si le transporteur reçoit une réclamation à cause de dommages à la marchandise et le transporteur n'est pas d'accord avec cette réclamation ?**

La meilleure façon serait de répondre le plus rapidement possible en refusant expressément la réclamation et en restituant au réclamant les documents joints à sa demande.

Dans ce cas, le délai durant lequel la partie adverse peut engager les poursuites contre le transporteur n'est pas suspendu mais continue à courir, ce qui est dans l'intérêt du transporteur puisqu'à l'expiration de ce délai toute poursuite contre le transporteur sera vouée à l'échec (article 32.2).

**27. Un ordre de transport de la part d'un expéditeur contenant une clause selon laquelle la facture sera réglée dans un délai de X jours suivant la réception de la facture mais seulement si une preuve de la livraison de la marchandise est annexée à la facture, est-il illégal dans le cadre de la Convention CMR ?**

La Convention CMR ne contient aucune disposition interdisant un tel accord entre les parties. Il appartient donc à la législation nationale applicable d'apprécier si oui ou non ce type de clause est acceptable.

En principe, on peut prouver par tous moyens l'exécution de son obligation, en matière commerciale la preuve est libre. Si la lettre de voiture est donc un mode de preuve, sans doute le plus convaincant, il n'est pas le seul. Attention : pour certains pays, seule la lettre de voiture signée par le destinataire est une preuve de l'exécution de la livraison.

IRU a introduit, dans ses modèles de lettres de voiture CMR de 1976 et 2007, les mentions « *Marchandises reçues/Goods received, Lieu/place, le/on, Signature et timbre du destinataire/Signature and stamp of the consignee* », « *Heure d'arrivée/time of arrival* » et « *Heure de départ/Time of departure* ».

Ainsi, le transporteur doit simplement joindre à la facture une copie de la lettre de voiture confirmée par le destinataire.

Cependant, certains pays n'utilisent pas le modèle de lettre de voiture d'IRU, mais d'autres modèles n'obligeant pas le destinataire à confirmer la réception des marchandises. Ainsi, les expéditeurs demandent des preuves de livraison.

Avec le développement de l'utilisation des lettres de voiture électroniques, il est possible pour l'expéditeur, dans le cadre d'une lettre de voiture basée sur le modèle d'IRU, de vérifier à tout moment, la réception des marchandises par le destinataire.

Contact details:

16, chemin de la Voie-Creuse,  
1211 Geneva 20,  
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00

Fax: +41-22-918 27 41

[iru@iru.org](mailto:iru@iru.org)