

ATTENTION SUR: QUELQUES ASTUCES AU NIVEAU DE LA CMR

Par **Jan ROBYN** • Marine Cargo Surveyor – spéc. Perishables
TEMPSURVEY® - Belgique

Certes le Droit maritime demeure notre préoccupation principale, mais nos amis sont parfois confrontés à des problèmes résultant d'un transport terrestre.

C'est la raison pour laquelle nous avons accueilli avec intérêt la chronique ci-dessous de l'Expert Jan Robyn que nous remercions pour sa nouvelle contribution.

N'hésitez pas à consulter notre société Marine Consultant afin de vous porter conseil, de gérer et exercer des recours amiables ou judiciaires, sur une base « NO WIN NO FEE ».

La législation CMR est applicable pour un transport terrestre contracté à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la cargaison et le lieu de livraison, sont situés dans deux pays différents dont au moins un cocontractant a adhéré à ladite convention.

Elle est d'ordre public et ainsi frappe de nullité toutes les dérogations directes ou indirectes...

C'est la seule législation européenne si simple, si universelle, et acceptée sans dérogation, et cela depuis sa signature le 19 mai 1956 puis son entrée en vigueur le 2 juillet 1961 !

La prescription est d'un an, mais si ce délai est court – sauf cas de dol ou faute assimilée au dol (3 ans) - la prescription pourra être rallongée compte tenu des règles relatives au point de départ dudit délai. Par exemple, il pourrait connaître son terme au bout de 13 mois du fait d'un retard dans la livraison.

Il faut donc rester vigilant.

Aujourd'hui la Cour est plus diligente qu'au siècle passé, dans le sens où, lorsqu'il y a eu une correspondance active, la notion de la prescription sera annulée. Effectivement, par exemple, une réclamation écrite pourrait suspendre la prescription jusqu'au moment où le transporteur repousse par écrit la réclamation.

Concernant les actions en justice dans le cadre de la CMR : le choix appartient au premier qui décide de suivre le chemin légal.

Ainsi, d'après l'article 31 de la CMR:

« Le demandeur peut saisir, en dehors des juridictions des pays contractants désignées d'un commun accord par les parties, les juridictions du pays sur le territoire duquel :

- a) a lieu la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé, ou*
- b) le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu »*

C'est très intéressant car la jurisprudence est souvent bien différente d'un pays à l'autre. Par exemple, concernant le "dol ou faute assimilée au dol", en France, il s'agit de la faute inexcusable .

Parfois il y a des situations nationales bien particulières. Prenons par exemple l'extension Shunk en Allemagne, qui prévoit des extensions au-dessus des limites CMR, pour l'industrie automobile. En cas d'avarie, c'est l'intérêt du propriétaire de la marchandise de ne pas passer par une Cour autre qu'allemande.

Nous avons été interpellés après que le litige soit passé au tribunal. Le litige entre le transporteur et le propriétaire de la marchandise a été jugé non pas sur base de la convention CMR mais sur base de droit commun ! Ainsi la notion de preuve de responsabilité a été inversée. C'est incroyable, mais vrai.

Jan ROBYN – TempSurvey®

FOCUS ON:

SOME TIPS REGARDING THE CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD

By Jan ROBYN • Marine Cargo Surveyor – spec. Perishables
TEMPSURVEY® - Belgium

Obviously, the Maritime Law remains our main concern, but our clients are sometimes facing difficulties due to carriage by road.

It is the reason why we have been interested by the below comments written by the Surveyor Jan Robyn that we thank for his new contribution.

By acting on a “No Win No Fee” basis, Marine Consultant provides a full claims management service in relation to issues arising from the carriage of goods. Therefore, please feel free to contact us as to receive further information.

The CMR legislation is applicable for a pecuniary contract related to a carriage of Goods by Road when the localisation where the goods are accepted and in which the goods are delivered are in two different countries, countries with at least one which has acceded to this Convention.

It is of public policy and accordingly annuls all direct or indirect derogations....

It is the only European legislation which is so simple, so universal and accepted without questions since the agreement was signed on May 19th, 1956 then its entry into force on July 2^d 1961!

There is a year limitation which is a short deadline – unless it is *dolus malus* or misconduct (3 years) – the limitation can however be extended by considering the starting date of the delay. For example: the delay in the delivery will be taken into account.

It is therefore necessary to be careful.

Today, the Court is more exigent than before as the concept of deadline will be cancel if there was an “active correspondence”. Indeed, a written claim could for example suspend the time bar until the moment when the carrier rejects the complaint.

Regarding legal actions under CMR: the choice lies with the first whom decide to choose to proceed.

Under article 31 of the Convention:

“In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any Court or Tribunal of a contracting country designated by agreement between the parties and, in addition, in the Courts or Tribunals of a country within whose territory:

- a) the place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated, and in no other courts or tribunals, or*
- b) the defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made”*

It is very interesting as the case-law is often different from country to country. For example, the *dolus malus* or misconduct in France is an inexcusable fault.

In Germany, the “Shunk” provides, for the automotive industry, time extensions which are above the CMR’s ones. In case of damages, it is of the cargo owner’s interest to choose, in those cases, a German Court.

In a case between the carrier and the cargo owner, the Court can sometime take into account, instead of the CMR, local law! Therefore, the burden of proof could be reversed.

Jan ROBYN – TempSurvey®