

## RÉPONSES PRINT'STORY ÉPISODE 39

Mais au fait :

*Quelle est la législation en vigueur ?*

Nous devrions dire quelles sont les réglementations en vigueur.

En fait la convention dite CMR (Convention des Marchandises par Route) signée par 28 États membres (et plus si on y adjoint certains pays limitrophes) précise que « la lettre de voiture » comporte toutes les précisions relatives au contrat de transport et aux marchandises transportées. Le transporteur demeure responsable du produit transporté, il n'est déchargé de cette responsabilité que lorsqu'il peut prouver que l'avarie résulte des manipulations de déchargement réalisées, par exemple par le destinataire ou son personnel.

Il convient, en effet, de distinguer les déchargements de plus de 3 tonnes et les déchargements inférieurs à 3 tonnes : ces derniers seront effectués par le transporteur, les palettes ou tout autre contenant seront déposés « au cul » du camion. Le transporteur n'a pas pour vocation d'emporter les palettes, par exemple, à une place précise d'un lieu de stockage. C'est alors le cariste d'Antoine qui devra prendre le relais.

*Le chauffeur est-il dans son droit ?*

Par contre, si le déchargement pèse plus de 3 tonnes, ce sont les préposés du destinataire, agissant sous la responsabilité du transporteur, qui débâchent et enlèvent les cales et l'arrimage avant de décharger les palettes.

On ne saurait conseiller dans ce cas, et avant même de toucher à la marchandise de vérifier l'état extérieur des palettes, colis ou autre. Afin de signaler avant même d'y toucher toute avarie liée à l'emballage qui compromettrait l'état de la marchandise.

*Attention « Si le transporteur prête spontanément la main à l'opération, il sera censé le faire pour le compte du destinataire, sauf à ce que cette prestation ait été expressément mise à sa charge dans le document de cadrage ou le contrat entre les parties. »*

Nous conseillerions volontiers à Antoine de prévoir un contrat en bonne et due forme qui, au-delà du contrat type pourtant assez précis généralement signé, permet de mieux délimiter les obligations respectives qui avec le document de cadrage permettront en outre de porter une attention toute particulière au respect des normes de sécurité et d'hygiène du travail, particulièrement importantes et spécifiques en matière de transport.

Enfin, un protocole de sécurité de chargement/déchargement, impose une concertation entre l'entreprise d'accueil et le transporteur qui est essentielle pour la qualité de la prestation et pour la sécurité des personnels lors des opérations de chargement et de décharge.

### *Doit-il parler la langue du pays de livraison ?*

La convention CMR a été signée notamment, par douze états issus de l'éclatement de l'ex. URSS, par conséquent, les contrats types sont traduits dans leur langue et un chauffeur slave entend parfaitement les termes d'un contrat qui est rédigé dans sa propre langue.

Par contre, il conviendra de faire valoir que toute clause annexée au contrat soit correctement traduite dans la langue du chauffeur-livreur, y compris le protocole de sécurité dont un exemplaire lui sera remis.

Il est fréquent, à ce jour, que les expéditeurs y compris les sociétés françaises emploient des chauffeurs étrangers pour les livraisons de marchandises, néanmoins, ces chauffeurs ont connaissance des contrats c'est la raison pour laquelle il convient au-delà des contrats types de demander des clauses permettant, par exemple, de se libérer d'un chargement de plus de 3 tonnes.

*Réponses élaborées par Chantal RICHARDEAU, Responsable HSE à l'UNIIC*

[chantal.richardeau@uniic.org](mailto:chantal.richardeau@uniic.org)