

**RESPONSABILITÉ DES TRANSPORTEURS
ROUTIERS DE MARCHANDISES
ET RÉPARATION DES DOMMAGES**

Frédéric LETACQ - IDIT

DEFINITION DU CONTRAT DE TRANSPORT ROUTIER

Le contrat de transport est "le contrat par lequel un voiturier de profession promet le déplacement d'une marchandise déterminée sur une relation définie moyennant le paiement d'une somme d'argent appelée fret" (Cass. com. 22 janvier 2002, BTL 2002.110).

Il se dégage de cette définition trois critères cumulatifs :

- un **déplacement** déterminé : il doit être l'objet principal du contrat (distinction avec les contrats de dépôt; de déménagement, logistique...);
- la **maîtrise du déplacement** par le voiturier : c'est-à-dire une prise en charge du déplacement avec maîtrise commerciale et technique de l'opération (distinction avec le contrat de location);
- le caractère **professionnel** du contrat de transport. Ce dernier critère sous-entend que le contrat de transport est nécessairement à **titre onéreux** (sauf exceptions).

Le contrat de transport se distingue du contrat de commission de transport confié à un commissionnaire de transport pour organiser librement un déplacement. Ce contrat répond à des critères de qualification différents.

Le fait de qualifier une prestation de contrat de transport revêt une réelle importance puisque cela va entraîner l'application du régime juridique particulier propre à ce contrat.

REGIME JURIDIQUE

- **Transport interne** : régime du code civil français (concerne tous les contrats) et deux chapitres particuliers du code de commerce spécifiques au transport et à la commission de transport, auquel s'ajoutent depuis l'entrée en vigueur du code des transports, les dispositions des articles L.3221-1 et s. de ce code. Les obligations de chacune des parties sont quant à elles prévues dans des contrats types (publiés par décrets et supplétifs de la volonté des parties).
- **Transport international** : régime de la convention de Genève dite CMR et ses protocoles de 1978 et 2008 l'a modifiant.

La convention relative au **contrat de transport international de marchandises par route** (désignée sous le sigle CMR), signée à Genève le 19 mai 1956, a pour objet de régler d'une manière uniforme les relations entre transporteurs, expéditeurs et destinataires, notamment en ce qui concerne les documents de transport et la responsabilité du transporteur.

Elle est ratifiée par l'ensemble des Etats européens et même au-delà, soit par 55 pays (son protocole DTS 1978 est ratifié par 42 pays et le protocole e-CMR 2008 par 9 pays ; voir www.idit.fr / législation).

La CMR régit obligatoirement, sans que l'on puisse y déroger, tous les contrats de transport de marchandises par route, à titre onéreux, réalisés entre deux pays différents dont l'un au moins est partie à la convention. Dès lors, tout transport routier de marchandises au départ ou à destination de France a vocation à être soumis à la CMR.

La CMR prévoit toutefois trois exceptions à son application :

- les transports effectués sous conventions postales ;
- les transports funéraires ;
- les déménagements.

En revanche, elle régit les transports effectués par des Etats, des institutions ou des organisations gouvernementales.

Celle-ci étant relative au seul contrat de transport, elle n'a vocation qu'à régir les rapports entre le transporteur et son donneur d'ordre. Elle ne s'applique pas, en revanche, au contrat de commission de transport entre un commissionnaire de transport et son client (commettant).

La convention prévoit l'hypothèse du transport combiné route / mer ou rail / route. Si ce type de transport est effectué sans rupture de charge, la CMR prévoit son application au transport de bout en bout.

Elle s'applique au transport effectué par un seul transporteur mais aussi à celui réalisé par des transporteurs successifs sous couvert d'un contrat unique.

Confier des marchandises à un transporteur, revient à lui imposer de les livrer au lieu convenu et dans l'état où il les a prises en charge. Tous les textes le prévoient : le transporteur répond de plein droit des pertes et avaries et ne se libère de sa responsabilité qu'en apportant la preuve d'un cas d'exonération.

En contrepartie de cette lourde responsabilité, il peut dans la plupart des cas opposer au chargeur des limitations légales ou conventionnelles qui sont autant d'obstacles à la réparation intégrale du préjudice.

OBLIGATION DE RESULTAT

A la différence des autres prestataires de service qui ne s'engagent qu'à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour exécuter leur prestation, le transporteur en général et notamment le transporteur routier voit peser sur lui une obligation beaucoup plus forte qualifiée **d'obligation de résultat**.

Il s'engage en prenant en charge la marchandise à un résultat et si celui-ci n'est pas atteint, le demandeur n'aura pas à prouver une faute quelconque de sa part pour

mettre en œuvre sa responsabilité. Il lui suffira de faire constater la perte ou l'avarie ainsi que le préjudice qui en résulte. Il en est de même pour le retard à la livraison.

Cette preuve sera facilitée par la formulation de **réserves (précises et motivées)** au moment de la livraison si le dommage est apparent ou, dans les jours suivants (7 jours en CMR) s'il s'agit d'un dommage non apparent.

Attention ! : si le droit français est applicable, le code de commerce (art. L.133-3) impose au destinataire une **protestation motivée** (plus qu'une simple lettre de réserves, c'est aussi une demande de réparation) dans les trois jours sous peine de fin de non-recevoir de la demande.

Les principes de la responsabilité en 5 règles :

- 1) Les textes font peser sur le transporteur routier une véritable présomption de responsabilité.
- 2) La formulation de réserves, ou la protestation motivée du code de commerce, permet d'établir l'existence du dommage et suffit à mettre en jeu la responsabilité du transporteur.
- 3) Le demandeur n'a pas à établir la faute du transporteur.
- 4) Le transporteur ne peut pas, par une clause au contrat, s'exonérer à l'avance des pertes et avaries en régime interne (Code de commerce, L.133-1) ou limiter sa responsabilité en régime international (CMR, art. 41 §1).
- 5) Le transporteur répond, comme de ses propres actes et omissions, des faits de ses préposés et des transporteurs sous-traitants aux services desquelles il recourt (Code des transports, L.3224-1; CMR, art.3).

POSSIBILITES D'EXONERATION

- Transport interne (droit français - 3 cas d'exonération) :

Pour les transports routiers à l'intérieur du territoire français (transport national ou cabotage), le Code de commerce français prévoit deux cas dans lesquels le transporteur se dégage totalement de sa responsabilité. Il s'agit d'une part, de la **force majeure** et d'autre part, du **vice propre** de la chose, auxquels la jurisprudence a ajouté un troisième cas : la **faute de l'ayant droit**.

- Le premier de ces cas (**force majeure**), le plus classique et le plus fréquemment invoqué devant les tribunaux, se définit aujourd'hui comme un événement échappant au contrôle du débiteur et présentant les caractères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité. C'est au transporteur de prouver la réunion de ces caractères.

Ainsi jugé pour :

- des **circonstances atmosphériques** exceptionnelles lorsqu'elles sont anormales pour la période de l'année et la région ;
- le **fait des tiers** au contrat de transport ;
- des calamités naturelles, etc. ..
- En revanche, le **vol**, devenu si courant, ne peut être considéré comme imprévisible et ne constitue une cause exonératoire que s'il a été commis avec agression (CA Caen 15 novembre 1983). Mais, il convient pour les juges

d'apprécier à chaque fois les circonstances et, même réalisé avec violence le vol est rarement exonératoire lorsqu'il s'est produit, par exemple, dans une zone à risques (Cass. com. 14 mai 1991).

- La **panne** du véhicule, en principe, ne libère pas le transporteur sauf à démontrer qu'elle était imprévisible et irrésistible, de même que l'incendie s'il a pris naissance dans ses locaux ou s'il provient de son véhicule (Paris 29 octobre 1955, incendie du véhicule dont l'origine est demeurée inconnue).

Ne bénéficiant d'aucune définition légale (jusqu'à la réforme du droit des contrats en 2016), la force majeure a été laissée à l'appréciation des juges.

Celle-ci a évolué au fil des décisions. Ainsi, le critère de l'extériorité, jadis imposé, a été le premier à être plus ou moins délaissé par la jurisprudence.

L'imprévisibilité s'est ensuite trouvée peu à peu battue en brèche, tout d'abord par la 1^{re} chambre civile de la Cour de cassation (Cass. civ. 1^{re} 9 mars 1994), puis par la chambre commerciale (Cass. com. 1^{er} oct. 1997, à propos d'un vol à main armée pendant un transport). Dans cet arrêt, la Cour a considéré que « *l'irrésistibilité de l'événement est, à elle seule, constitutive de force majeure, lorsque sa prévision ne saurait permettre d'en empêcher les effets, sous réserve que le débiteur ait pris toutes les mesures requises pour éviter l'événement* ».

L'assemblée plénière est ensuite revenue sur une conception plus traditionnelle, même si le caractère d'extériorité ne semble plus vraiment être exigé (Cass. Ass. Plén. 14 avril 2006, 2 arrêts). Dans l'un de ces deux arrêts, la Cour réaffirme que l'imprévisibilité doit s'apprécier au moment de la conclusion du contrat alors que l'irrésistibilité s'apprécie dans l'exécution du contrat (déjà jugé, Cass. com. 21 nov. 1967).

Depuis octobre 2016, l'article **1218 du code civil** définit ainsi la force majeure : "Il y a force majeure en matière contractuelle lorsqu'un événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêche l'exécution de son obligation par le débiteur".

- Le second cas d'exonération est le **vice propre** de la marchandise. Celui-ci s'entend de toute détérioration inhérente à la marchandise telle que l'évaporation des liquides volatiles, la dessiccation de certains produits ou encore le coulage ou la combustion spontanée des solides. La manifestation d'un vice propre peut se traduire par une diminution du poids ou du volume de la marchandise durant le transport appelée freinte de route.
- Enfin, les **actes** ou omissions de **l'expéditeur** ou du **destinataire** (*lesquels ne sont pas des tiers au contrat mais sont tous deux parties au contrat de transport*) qui sont la cause de la perte ou de l'avarie exonèrent le transporteur, même s'ils ne revêtent pas les caractères de la force majeure (Cass. com. 3 janvier 1979).

- **Transport routier international :**

En trafic international, le transporteur routier bénéficie d'une certaine indulgence instituée par la CMR. Cette convention comporte en effet deux jeux de causes d'exonération. D'une part, des causes ordinaires : faute de l'ayant droit, vice

propre et circonstances que le transporteur ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait obvier. Ces causes d'exonération le libèrent dans des conditions proches de celles du droit français.

D'autre part, aux trois causes classiques d'exonération viennent s'ajouter des **causes privilégiées** qui correspondent à des risques particuliers, tels que l'emploi d'un véhicule non bâché, le transport d'animaux vivants, etc. (voir ci-après).

Lorsque l'une de ces causes est invoquée, le transporteur n'est pas *de facto* exonéré de sa responsabilité mais il y a renversement de la charge de la preuve. Le transporteur bénéficie alors d'une **présomption d'origine du dommage** et c'est au demandeur de prouver la faute du transporteur ou que le risque particulier invoqué par le transporteur n'a eu aucune incidence sur l'origine du dommage.

Les six causes privilégiées prévues par la CMR (art. 17-4), sont :

- a) Emploi de véhicules ouverts et non bâchés lorsque cet envoi a été convenu d'une manière expresse et mentionnée dans la lettre de voiture,
- b) Absence ou défectuosité de l'emballage,
- c) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire,
- d) Nature de certaines marchandises les exposant soit à la perte totale ou partielle, soit à avarie,
- e) Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis,
- f) Transports d'animaux vivants.

REPARATION LIMITEE

Les problèmes de réparation alimentent l'essentiel de la jurisprudence rendue en matière de transport. Ils constituent le domaine d'élection des services contentieux des chargeurs, des transporteurs ainsi que des compagnies d'assurances et portent principalement sur la détermination des pertes et avaries, l'évaluation des préjudices, l'application des limitations légales ou conventionnelles et leur calcul.

L'unité de base de la réparation est en général le kilogramme de poids brut de marchandise manquante ou avariée. La limitation est obtenue en multipliant ce nombre par un montant libellé en Euros en trafic interne ou en Droits de Tirages Spéciaux (DTS) en trafic international. La limitation par kilo n'est toutefois pas la seule applicable et, en trafic interne, le transporteur peut aussi opposer à l'ayant droit, lorsqu'elles lui sont inférieures, une limitation par tonne de l'envoi et une limitation par colis.

Ainsi le contrat type général (droit français), applicable de plein droit à défaut d'une part de convention contraire entre les parties au contrat de transport, et d'autre part de contrat type spécifique, prévoit pour les envois de 3 tonnes et plus une réparation limitée à 14 € par Kg de marchandises manquantes ou avariées sans pouvoir dépasser 2300 € par tonnes remises à l'envoi, et pour les envois de moins de 3 tonnes une réparation limitée à 23 € par Kg sans dépasser 750 € par colis (étant précisé dans le contrat type qu'on entend par colis un ensemble constituant une charge unitaire telle que caisse, carton, conteneur, palette cerclée ou filmée...).

La CMR, quant à elle, limite le montant de la réparation à 8,33 DTS par kilo de marchandise perdue ou avariée (aucun autre plafond par colis ou à l'envoi).

■ **REMARQUE :** Le DTS est l'unité de compte du Fonds monétaire international (FMI) qui est désormais reprise par toutes les conventions régissant les transports. Sa valeur est très influencée par celle du dollar américain puisqu'il se compose d'un panier de cinq monnaies où la place du dollar est prépondérante (plus de 41%, les autres devises sont l'Euro, le Yen, la Livre Sterling et le Yuan chinois). Directement lié aux fluctuations monétaires internationales, il est coté quotidiennement par le FMI.

Outre les limitations légales de réparation, le transporteur peut aussi opposer au chargeur des limitations conventionnelles. Ces limitations prévues par des clauses dans le contrat, ne peuvent toutefois être opposées qu'à la condition d'avoir été portées à la connaissance du cocontractant au plus tard au moment de la conclusion du contrat et d'avoir été acceptées de façon expresse. Si leur validité est admise, dans une certaine mesure par le droit commun, ces clauses sont purement et simplement prohibées en régime international routier puisque la CMR les déclare nulles et de nul effet (art. 41).

REPARATION INTEGRALE DES DOMMAGES

Quatre moyens permettent d'obtenir une réparation intégrale du préjudice. Deux sont à l'initiative du chargeur qui lors de la conclusion du contrat prend ses dispositions, les deux autres relèvent de la faute du transporteur et sont invoqués après survenance d'un dommage.

■ **La déclaration de valeur :** elle permet, moyennant surprime, d'écarter les limitations d'indemnité légales ou conventionnelles et de porter la réparation à hauteur de la valeur déclarée au transporteur.

Cependant attention : elle reste régie par les règles qui gouvernent la responsabilité du transporteur. Ainsi, si une cause exonératoire est reconnue, le transporteur n'est tenu à aucune réparation.

■ **L'ordre d'assurance :** le chargeur peut souscrire lui même ou demander au transporteur qu'il souscrive pour lui une assurance « facultés » sur les marchandises. Celle-ci ne fera pas échec aux plafonds de réparation dont bénéficie le transporteur mais garantira l'indemnisation des préjudices jusqu'à hauteur de la valeur assurée auprès d'un assureur, même si le transporteur est exonéré de sa responsabilité. C'est l'assureur de la marchandise qui indemnise dans ce cas le préjudice du chargeur, à charge pour lui de se retourner contre le transporteur responsable et son assureur « responsabilité ».

■ **Le dol :** il se définit comme un manquement grave et intentionnel du transporteur lui interdisant de se prévaloir de toute limitation.

■ **La faute inexcusable** (depuis la loi du 8 déc. 2009 introduite dans le code des transports, art L.133-8) : Est inexcusable la faute délibérée qui implique la

conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. A la différence du dol, elle ne comporte pas l'intention de causer le dommage, mais a les mêmes effets sur la réparation.

Avant 2009, la **faute lourde** avait pour effet d'écarter les limitations. Elle consistait en des négligences grossières révélant chez le transporteur son inaptitude à accomplir sa mission.

ACTION EN REPARATION

Les actions en réparation doivent être exercées devant un tribunal territorialement compétent et dans le délai de prescription d'**un an** prévu à l'article L.133-6 du code de commerce français et 32 de la CMR.

Si le principe du délai annuel est identique en transport interne et en trafic international sous CMR, en revanche le point de départ du délai en cas d'action pour perte totale de marchandise est différent selon le régime applicable.

Si le droit français prévoit toujours que le point de départ est le jour de la livraison ou le jour où celle-ci aurait dû être effectuée, la CMR pour sa part, prévoit qu'en cas de perte totale le délai court à partir du 30^e jour après l'expiration du délai convenu dans le contrat et s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du 60^e jour après la prise en charge par le transporteur.

La CMR prévoit aussi un délai plus long pour les actions autres que celles portant sur des pertes, avaries ou retard (15 mois à compter de la conclusion du contrat). Tel est le cas notamment de l'action en paiement du transporteur.

Autre différence, la CMR porte encore le délai à 3 ans lorsque le transporteur a commis un dol ou une faute équivalente au dol, c'est-à-dire une faute inexcusable en droit français.

Le délai de prescription de l'action en justice peut, par ailleurs, être interrompu ou suspendu dans les causes du droit commun (en cas d'action en justice ou de reconnaissance de responsabilité du transporteur). Mais là encore la CMR ajoute une cause originale de suspension par la réclamation écrite adressée au transporteur (la prescription est suspendue jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation).