

# TRANSPORT NATIONAL

## Nouvelles conditions d'indemnisation et de limitation de responsabilité des transporteurs routiers de marchandises

Nous vous informons qu' est paru au Journal Officiel du 02 avril, le décret N° 2017-461 du 31 mars 2017 relatif à l'annexe II à la troisième partie réglementaire du Code des transports concernant le contrat-type applicable aux **transports publics routiers de marchandises** pour lesquels il n'existe pas de contrat-type spécifique.

A titre de rappel, le secteur du transport routier dispose actuellement de neuf contrats types : un contrat type général, un contrat type sous-traitance, un contrat type location et six contrats types spécifiques à certains transports.

Le décret précité réforme le contrat type général et est entré en application le **1er mai 2017**.

**Les dispositions de ce texte sont destinées à s'appliquer dès lors que les parties au contrat de transport n'ont pas prévu une convention écrite spécifique y dérogeant.**

L'une des principales modifications impactant le domaine des assurances est l'actualisation des montants d'indemnisation des clients des transporteurs pour perte ou avarie de la marchandise (article 22.1).

**- Pour les envois inférieurs à 3 T, la limitation est portée à 33€/Kg (au lieu de 23 €) de poids brut perdu ou avarié, avec un maximum de 1000 € (au lieu de 750 €) par colis perdu ou avarié**

**- Pour les envois de 3T et plus, la limitation s'élève à 20 €/Kg (au lieu de 14€) de poids brut perdu ou avarié, avec un maximum de 3200 € (au lieu de 2300 €) par tonne de l'envoi.**

Il faut garder à l'esprit que c'est toujours la limitation la plus basse qui s'applique en cas de sinistre.

Cette évolution impacte les assureurs de la RC Contractuelle relative aux marchandises transportées des transporteurs publics routiers par une augmentation du montant des sinistres entrant dans le cadre de ces limitations. Le marché étant très concurrentiel, des assureurs ont décidé néanmoins de ne pas modifier dans un premier temps leur tarif.

En parallèle, les clients des transporteurs publics routiers bénéficient d'une indemnisation plus élevée de leurs préjudices et les assureurs marchandises transportées d'un coût sinistre moins important. L'assurance ad valorem reste néanmoins la solution la plus adaptée pour les entreprises qui confient leurs marchandises à des transporteurs.

# TRANSPORT INTERNATIONAL

## Les limites de responsabilité du transporteur

Les entreprises de transport sont responsables des marchandises qu'elles acheminent. Cependant, les conventions internationales sont généralement très favorables aux transporteurs, car leur responsabilité est basée sur le poids de la marchandise transportée

et non pas sur sa valeur réelle. Dès lors, on voit bien l'énorme faille qui existe dans le système. Pour prendre un exemple extrême, un grand couturier qui expédierait de Paris à New-York une collection complète pour un défilé serait ruiné si cette marchandise subissait des dommages durant le transfert, puisqu'il serait remboursé sur le seul poids des vêtements !

De plus, l'indemnisation de l'expéditeur est plafonnée selon des barèmes également édictés par les conventions internationales. Et ces barèmes entraînent des remboursements dérisoires par rapport à la valeur réelle du chargement considéré.

La limite de responsabilité d'un transporteur est exprimée en Droits de Tirage Spéciaux (DTS). Le DTS est une unité monétaire internationale créée en 1969. Il ne s'agit pas d'une devise, mais d'un outil destiné – entre autres choses – à simplifier certains échanges internationaux. Le calcul de la limite de responsabilité est variable selon les conventions internationales utilisées (différentes selon le mode de transport).

La limite de responsabilité est calculée comme suit :

Poids de la marchandise concernée

x (multiplié par) nombre de DTS retenu par la convention applicable

x (multiplié par) valeur DTS au jour du sinistre.

### **Les différentes conventions**

- Les transports par voie de terre (route et rail) sont régis par la Convention CMR. La limite de responsabilité du transporteur est fixée à 8,33 DTS/kilo (11,72 €/kilo)
- Les transports par avion relèvent de la Convention de Varsovie. La limite de responsabilité du transporteur est fixée à 16,5 DTS/kilo (23,33 €/kilo)
- Les transports par voie maritime relèvent des Conventions de Wisby et de La Haye. La limite de responsabilité du transporteur est fixée à 2 DTS/ kilo (2,82 €/kilo) ou 666,66 DTS par colis (à peu près 938 €). La limite de responsabilité la plus favorable au transporteur s'applique selon les cas.

### **Cas particuliers d'exonération de responsabilité**

Non seulement, on vient de le voir, les transporteurs sont très avantagés par les règles de responsabilité, mais ils bénéficient encore de nombreux cas d'exonération de cette responsabilité.

La règle est la suivante : pour obtenir une indemnisation en cas de dommages aux marchandises, l'expéditeur doit faire la preuve que la responsabilité du transporteur est engagée.

C'est le cas, toujours en règle générale, dès que la marchandise parvient à sa destination dans un état ne correspondant pas à celui constaté au départ.

Lorsque le transporteur apporte les preuves que toutes les précautions ont été prises durant le transport, sa responsabilité est dérogée et aucune indemnité ne sera due.

En outre, la notion de force majeure vient renforcer la protection juridique du transporteur. Cette notion s'applique aux événements jugés imprévisibles, irrésistibles et extérieurs à l'entreprise de transport. Ces trois caractéristiques de l'événement sont cumulatives.

La force majeure s'applique de plein droit pour les événements suivants : naufrage, abordage, tempête, tremblement de terre et catastrophes naturelles, actes de piraterie.

Il existe cependant une limite à la notion de force majeure pour les événements qui viennent d'être mentionnés. S'ils ont fait l'objet d'avertissements par les autorités concernées (météorologie, gardes-côtes par exemple), la jurisprudence considère que le transporteur ne peut plus se prévaloir de la notion de force majeure et que, en cas de réalisation du risque, il a négligé de prendre les précautions qui font partie de sa mission.

### ***Le dé plafonnement de responsabilité***

Si la faute lourde du transporteur a pu être prouvée, il existe une pratique juridique favorable à l'expéditeur : c'est le dé plafonnement de responsabilité. Cela signifie que le tribunal chargé de l'instruction du dossier peut décider d'imposer au transporteur un remboursement du préjudice sur une autre base que sa limite de responsabilité. Comme une faute grave a été établie, le transporteur devra alors indemniser l'expéditeur sur la réalité du préjudice : valeur totale de la marchandise + profit escompté de la vente + pénalités, le tout étant défini par le tribunal selon le cas d'espèce.

Le dé plafonnement de responsabilité est le seul cas où l'expéditeur peut espérer obtenir un remboursement sur des bases réellement satisfaisantes en cas de sinistre... si le transporteur est solvable.