

## 8 Dégâts de livraison

	§§	§§
<b>Qui assume les risques du transport ?</b>		
• Conditions de vente .....	2340	
• Conditions générales d'achat .....	2341	
• Responsabilité présumée du transporteur .....	2342	
→ <i>Modèle de clause de conditions générales de vente</i> : page 405		
<b>Préserver ses droits vis-à-vis du transporteur</b>		
• Ouvrir le colis .....	2343	
• Faire des réserves :		
– où les inscrire ? .....	2344	
– des réserves précises .....	2345	
• Adresser un courrier recommandé :		
– délai de trois jours à respecter .....	2346	
– à défaut de courrier .....	2347	
• Laisser la marchandise en l'état ..	2348	
• Demander une expertise :		
– intérêt de l'expertise .....	2349	
– convocation à l'expertise .....	2350	
– dépôt du rapport de l'expert ..	2351	
		• Assigner en justice dans les 12 mois .....
		2352
		→ <i>Modèle de courrier au transporteur</i> : page 408
		→ <i>Modèle de demande d'expertise</i> : page 409
		<b>L'indemnité due par le transporteur ou son assureur</b>
		• Condamnation du transporteur .....
		2353
		• Exonération du transporteur .....
		2354
		– faute de l'expéditeur .....
		2355
		– vice propre de la marchandise .....
		2356
		– force majeure .....
		2357
		• Indemnité limitée :
		– limitation réglementaire .....
		2358
		– limitation contractuelle .....
		2359
		• Indemnisation totale
		– faute lourde du transporteur .....
		2360
		– vol des marchandises .....
		2361
		– partage des responsabilités .....
		2362
		• Action du destinataire .....
		2363

### Qui assume les risques du transport ?

#### Conditions de vente

**2340** Le vendeur est tenu de délivrer la chose vendue en la remettant à l'acheteur. Lorsque cette délivrance doit entraîner le transport de la marchandise vendue, la convention prévoit si la livraison se fait au départ de l'entreprise du vendeur ou à l'arrivée, chez l'acheteur.

Si la livraison a lieu au départ des magasins du vendeur, la marchandise voyage à partir du moment où elle est remise au transporteur aux risques et périls de l'acheteur.

**Modèle de clause de conditions générales de vente**

Les marchandises voyagent aux risques et périls du client, auquel il appartient de vérifier le bon état des marchandises au moment même de leur livraison.

Si, au contraire, le vendeur prend à sa charge le transport et si la vente est conclue avec la stipulation que la marchandise est livrable chez l'acheteur, le vendeur assume les frais et les risques du transport.

Si rien n'est prévu, les risques du transport sont à la charge du client, sauf s'il prouve que l'expéditeur a commis une faute (par exemple, un emballage insuffisant).

**Vente internationale.** Un marchand français achète à une société hollandaise des nutriments. Les documents commerciaux de la société précisent que les ventes sont CPT (carnage paid to). Cet incoterm signifie que le vendeur est responsable des marchandises jusqu'à leur remise au premier transporteur. Les nutriments sont endommagés lors de leur déchargement. Le marchand ne peut présenter aucune réclamation à l'encontre de la société (CA Orléans 18 novembre 2004, n° 03-1606).

**Conditions générales d'achat**

**2341** De son côté, l'acheteur peut adopter des conditions générales d'achat pour écarter les risques du transport.

**Risques mis à la charge du fournisseur.** Une entreprise prévoit, dans ses conditions générales d'achat, que les marchandises voyagent aux risques et périls du fournisseur. La marchandise achetée est volée au cours de son transport depuis l'Italie. Pour obtenir le paiement de sa facture, le fournisseur met en avant la clause « franco-frontière » incluse dans son contrat de vente. Il perd son procès, les juges donnant application aux conditions générales d'achat. Quant à la clause « franco-frontière », elle ne concerne que les frais de transport et n'a pas pour effet de différer le transfert de propriété (cass. com. 23 juin 1998, BCIV n° 210).

**Responsabilité présumée du transporteur**

**2342** Que les risques du transport aient été mis à la charge du vendeur ou du client, le transporteur routier est toujours présumé responsable des défauts et des manquants constatés à la livraison (c. com. art. L. 133-1) : pour être indemnisé par le transporteur, le destinataire n'a pas à démontrer que celui-ci a commis une faute. Encore faut-il qu'il accomplisse les formalités décrites aux paragraphes 2343 à 2348. Ces formalités doivent être respectées par le destinataire, même si les marchandises voyagent aux risques et périls de l'expéditeur. Dans un tel cas, le destinataire pourra être tenté de ne pas s'astreindre aux formalités légales s'il n'a aucun préjudice à faire indemniser. Il doit cependant s'y conformer car, à défaut, le transporteur pourra refuser toute indemnité à l'expéditeur ; celui-ci sera alors en droit de se retourner vers le destinataire pour obtenir la réparation de son préjudice.

• **Tous types de transports.** « Dès lors qu'il a pris en charge la marchandise et jusqu'à ce qu'elle soit délivrée, le transporteur en est responsable. La loi française comme les conventions internationales ratifiées par la France (Convention de Genève relative au trans-

port routier de marchandises du 19 mai 1956, dite "CMR", Convention de Bruxelles du 25 août 1924, dite "règles de La Haye" amendée par le protocole modificatif du 23 février 1968, dit "règles de Visby" concernant le transport maritime et Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 en ce qui concerne le transport aérien) consacrent une responsabilité "de plein droit", "objective, du transporteur". Tenu d'une obligation de résultat en ce qui concerne l'acheminement, ce dernier voit sa responsabilité engagée par le simple fait que des avaries ou des manquants ont affecté les biens transportés. Des mécanismes sophistiqués de cas exceptés l'exonèrent de sa responsabilité. Il en est ainsi de la force majeure (voir §§ 2357 et 2361). Traditionnellement, la responsabilité du transporteur pour manquants ou avaries est une responsabilité plafonnée. Les conventions internationales comme la loi française ainsi que les contrats-types (voir § 2358) prévoient qu'en cas de manquants ou d'avaries, la victime ne sera indemnisée que pour une somme limitée » (Responsabilité et limitation en droit des transports, rapport 2002 de la Cour de cassation). Attention, les paragraphes qui suivent se limitent essentiellement à la présentation des règles applicables au transport terrestre national.

- **Transports postaux.** Les pertes et avaries survenues au cours des transports postaux ne sont pas réglées par l'article L. 133-1 du code de commerce mais par les articles 1134 et suivants et 1382 et suivants du code civil. Les actions doivent être engagées dans le délai d'un an à compter du lendemain du jour du dépôt de l'envoi (c. postes et communications électroniques art. L. 7 et L. 10 modifiés par la loi 2005-516 du 20 mai 2005).

- **Déménageur.** Le contrat de déménagement n'est pas un contrat de transport et les règles spéciales applicables au contrat de transport ne lui sont donc pas transposables (cass. com. 3 avril 2001, n° 98-21233). Ainsi, les formalités à accomplir et les délais à respecter en cas de dégâts de transport ne sont pas exigés dans le cadre d'un contrat de déménagement (cass. com. 1<sup>er</sup> avril 2003, n° 614 FS-PB). Toutefois, la loi du 12 juin 2003 a ajouté ce dernier alinéa à l'article 5 de la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 : « Sont considérés comme des transports de marchandises les opérations de transports effectuées dans le cadre d'un déménagement. » Plus récemment, la Cour de cassation a eu l'occasion de considérer qu'un contrat de déménagement était un contrat de transport (avec la limite de garantie qui en découlait ; voir § 2358) car les opérations de manutention étaient, en l'espèce, très accessoires : la prestation du déménageur consistait uniquement à prendre des caisses et des palettes dans les locaux de l'entreprise cliente, qui s'était chargée de l'emballage, pour les transporter dans les nouveaux locaux de l'entreprise (cass. com. 10 mars 2004, BC IV n° 46). De son côté, la cour d'appel de Versailles a estimé que le transport d'archives par un déménageur était soumis à la souscription annuelle (voir § 2352) des contrats de transports (CA Versailles 27 janvier 2005, Gaz. Pal. 5/7 juin 2005, p. 23).

## Préserver ses droits vis-à-vis du transporteur

### Ouvrir le colis

**2343** Bien qu'il soit parfois difficile de disposer du temps nécessaire à l'ouverture des colis au moment où le livreur se présente, cela est indispensable si le destinataire veut conserver un recours en cas de dégâts.

La mention « sous réserve de déballage » est sans valeur. Cette mention, trop souvent indiquée sur les bons de livraison, est dépourvue de toute efficacité. En effet, si le destinataire constate ensuite des dommages ou des manquants, cette seule mention ne suffira pas à démontrer qu'ils existaient déjà lors de la livraison.

**Déchargement.** Le déchargement est à la charge du transporteur pour les envois de moins de trois tonnes (si la marchandise est endommagée lors du déchargement, le transporteur est présumé responsable) ; en revanche, le transporteur n'est pas responsable du déchargement pour les envois de trois tonnes et plus : ce déchargement est effectué par le destinataire sous sa responsabilité (décret 99-269 du 6 avril 1999).

## Faire des réserves

### ► Où les inscrire ?

**2344** S'il constate des anomalies, le destinataire doit formuler ses réserves de façon aussi complète et précise que possible. Il les inscrira sur le document que le transporteur lui demande de signer (bordereau de livraison, feuille de route, récépissé, livre d'émarginement...). Le destinataire doit veiller à ce que la date de livraison et les réserves apparaissent bien sur tous les exemplaires du document et spécialement sur le feuillet que garde le transporteur.

### ► Des réserves précises

**2345** Si le destinataire ne formule pas de réserves, il est censé avoir reçu une marchandise en bon état. Ceci est vrai, quel que soit le mode de vente, franco ou non. De plus, les réserves doivent être précises. Elles donneront ainsi moins facilement prise à la contestation. En revanche, les réserves vagues ne permettront pas, en cas de litige, de prouver aux juges la réalité des dégâts au moment de la livraison.

Les destinataires n'ont pas été indemnisés lorsqu'ils s'étaient bornés à indiquer :

- la température relevée à l'ouverture d'un véhicule réfrigérant, sans formuler une observation sur l'état du chargement (cass. com. 5 décembre 1989, n° 88-12394) ;
- « cartons éclatés, sous réserve de contrôle de comptage » (trib. com. Paris, 1<sup>re</sup> ch., 11 mars 1991, *Draguet international c/ Burgos*) ;
- « cartons ouverts – nombre indéterminé de pièces manquantes » (CA Paris, 5<sup>e</sup> ch., 6 novembre 1986, *Kuhne et Nagel c/ Debeaux*).

## Adresser un courrier recommandé

### ► Délai de trois jours à respecter

**2346** Le destinataire a tout intérêt à téléphoner au responsable présumé (fournisseur ou transporteur) afin d'obtenir un règlement amiable, surtout s'il existe entre eux de bonnes relations d'affaires. Toutefois, le destinataire doit, dans tous les cas et sous trois jours, adresser au transporteur un courrier recommandé avec demande d'avis de réception, afin de lui rappeler les dommages ou les manquants de façon détaillée ; ce délai ne comprend pas les jours fériés (c. com. art. L. 133-3).

### ► À défaut de courrier recommandé

**2347** À défaut d'envoyer la lettre recommandée dans le délai, le destinataire perd tout recours contre le transporteur. Le tribunal n'examinera pas le dossier et déclarera que le destinataire est irrecevable à saisir la justice. Peu importe que la responsabilité du transporteur soit certaine ; peu importe même qu'il ait commis une faute lourde (cass. com. 28 mars 2000, *Dr. et patrimoine* décembre 2000, 72).

- **Télex inefficace.** Une entreprise achète des carburants qui lui sont livrés pollués. Elle engage un procès à l'encontre du vendeur et du transporteur. Ce dernier demande aux

### Modèle de courrier au transporteur

Recommandé AR

Messieurs,

En application de l'article L. 133-3 du code de commerce, je vous rappelle que vous m'avez livré le ... (*date*) une expédition provenant de ... (*nom ou dénomination de l'expéditeur*), qui se composait de ... (*nombre et nature des colis*).

Au moment de la livraison, j'ai fait des réserves pour les avaries (ou manquants) suivantes : ... (*description*).

En conséquence, je vous prie de me régler, d'ici à 15 jours, la somme de ... € en réparation de mon préjudice.

Veuillez recevoir, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

juges de rejeter l'action menée à son encontre car le destinataire ne lui a adressé qu'un simple télex dans le délai légal. L'argument du transporteur est retenu car l'article L. 133-3 du code de commerce exige soit une lettre recommandée, soit un acte extrajudiciaire ; un télex n'est ni l'un ni l'autre (cass. com. 30 novembre 1993, BC IV n° 446).

- **Dégâts non apparents.** À défaut d'un courrier recommandé AR dans les trois jours de la livraison, toute action contre le transporteur est impossible, même pour des dégâts qui n'étaient pas apparents lors de la réception des marchandises (cass. com. 7 novembre 2006, n° 04-17128).

### Laisser la marchandise en l'état

**2348** Si le destinataire accepte la marchandise avec des réserves, il doit la conserver en l'état, le temps que le transporteur reçoive le courrier recommandé AR et en avise son assureur. Un délai minimal de 8 jours est indispensable et sera prolongé si le matériel doit être expertisé.

### Demander une expertise

#### ▶ Intérêt de l'expertise

**2349** Le transporteur qui conteste sa responsabilité peut demander une expertise. Le destinataire peut lui aussi recourir à cette mesure si le dommage que lui a causé le transporteur est difficile à évaluer. Il en va de même pour l'expéditeur si les marchandises voyageaient à ses risques et périls.

Plus l'expertise sera faite tôt, plus elle sera efficace et incontestable. Demander une expertise est simple et ne nécessite pas l'intervention d'un avocat. Il suffit de se présenter au tribunal de commerce le plus proche du lieu où se trouve la marchandise et de déposer une demande sur papier libre. Mais celui qui demande l'expertise devra régler une provision sur les honoraires de l'expert.

- **Intérêt d'une expertise.** Le destinataire a tout intérêt à provoquer une expertise :
  - lorsqu'il a reçu une machine hors d'état de marche alors que le choc apparent n'est qu'anodin ;
  - lorsque les retombées commerciales sont pour lui particulièrement lourdes.

- **Constat d'huissier.** Beaucoup de destinataires se contentent de faire dresser, par un huissier, un constat des dégâts. C'est une erreur car un tel constat sera sans valeur devant

les tribunaux : les appréciations de l'huissier, qui n'est pas un technicien, pourront toujours être contestées.

► **Convocation à l'expertise**

**2350** Celui qui a demandé l'expertise doit y appeler, par lettre recommandée ou par télégramme, toutes les personnes susceptibles d'être mises en cause : expéditeur, destinataire, transporteur, commissionnaire, propriétaire du véhicule loué par le transporteur, etc.

Si une de ces personnes n'a pas été convoquée à l'expertise, les conclusions de l'expert ne pourront pas lui être opposées.

► **Dépôt du rapport de l'expert**

**2351** Si aucun arrangement n'intervient, les juges statueront au vu du rapport de l'expert. En général, aucun délai n'est imposé à l'expert pour déposer son rapport. Il ne faut pas hésiter à relancer l'expert et, si le rapport n'a pas été déposé onze mois après la livraison, il est impératif d'assigner le transporteur devant le tribunal afin de se mettre à l'abri de la prescription (voir § 2352).

**MODÈLE**

*Modèle de demande d'expertise*

À Monsieur le Président du tribunal de commerce de ...

Le soussigné ... (*nom ou dénomination et coordonnées complètes du destinataire*).

A l'honneur de vous exposer que le ... (*date*), la société ... (*dénomination et coordonnées*), transporteur, lui a livré ... (*description de l'envoi*), expédié par ... (*nom ou dénomination et coordonnées de l'expéditeur*) ;

Qu'il a constaté ... (*description des dégâts ou des manquants*) ;

Que face au refus du transporteur d'accepter la responsabilité du dommage, il a refusé de prendre livraison ;

→ *Variante* : Qu'il a accepté la marchandise en exposant par écrit ses réserves ;

En application de l'article L. 133-4 du code de commerce, il sollicite la désignation d'un expert qui aura pour mission :

- de procéder, à ... (*lieu où se trouve la marchandise*), à la vérification de l'envoi ;
- de déterminer l'importance des avaries (*ou des manquants*) ;
- de rechercher les causes ;
- d'évaluer le préjudice total.

Fait à ....., le ...

(*Signature*)

**Assigner en justice dans les 12 mois**

**2352** Les actions en justice auxquelles le transport peut donner lieu sont prescrites dans un délai d'un an (c. com. art. L. 133-6). Ainsi, à défaut d'arrangement satisfaisant, le destinataire (ou l'expéditeur si les marchandises voyageaient à ses risques et périls) doit impérativement assigner le transporteur dans les douze mois qui suivent la livraison. Passé ce délai, son action sera prescrite ; même si elle est bien fondée, elle ne pourra pas être examinée par les juges.

L'assureur du transporteur peut lui aussi opposer la prescription annale (cass. civ., 1<sup>re</sup> ch., 10 mai 2000, BCI n° 134).

- **Marchandises endommagées.** Une entreprise charge un commissionnaire de l'organisation d'un transport de marchandises de la métropole vers la Guadeloupe. Cependant, cette entreprise a laissé impayées certaines factures précédentes du commissionnaire. Aussi, lorsque les marchandises arrivent en Guadeloupe, celui-ci les fait-il retenir par son transporteur, dans l'attente d'être intégralement payé.

Après avoir payé sa dette, l'entreprise prend possession du chargement, mais les marchandises s'avèrent endommagées. Elle laisse passer un peu plus d'un an puis se décide à assigner le commissionnaire et le transporteur. Pour éviter la prescription, la cour d'appel de Basse-Terre considère que l'action de l'entreprise découlerait de l'exercice du droit de rétention du commissionnaire... Cette décision est naturellement censurée par la Cour de cassation, qui rappelle le principe de la prescription annale en matière de transport (cass. com. 24 septembre 2003, BC IV n° 146).

- **Transport international.** La convention de Genève relative au transport routier (dite « CMR ») prévoit également une prescription d'un an, mais porte ce délai à trois ans en cas de dol ou de faute lourde du transporteur (art. 32). En application de cette disposition, une action, engagée dans les trois ans, a été jugée recevable au vu des circonstances suivantes : des voleurs avaient emporté un conteneur (et son chargement) à l'aide d'un camion, qui se trouvait chez le transporteur, démuné de système de sécurité. Par ailleurs, le transporteur n'avait pas mis en place un système externe de surveillance vidéo alors que plusieurs vols étaient déjà intervenus. La faute lourde a ainsi été retenue (cass. com. 10 mars 2004, n° 02-18043).

- **Transaction en cours.** Si aucune transaction n'a été signée, si le transporteur n'a versé aucune indemnité, le délai de prescription d'un an continue à courir : de simples pourparlers sont sans incidence (CA Versailles 16 décembre 2004, Gaz. Pal. 5/7 juin 2005, p. 23).

- **Perte définitive des marchandises.** En cas de perte totale de la marchandise transportée, le délai d'un an court à compter du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée (cass. com. 11 juillet 2006, n° 04-18079).

- **Marchandises retenues par le transporteur.** En cas de rétention de la marchandise par le transporteur (voir § 2254) la prescription annale de la demande d'indemnisation contre le transporteur est suspendue pendant toute la durée de la rétention (cass. com. 26 septembre 2006, n° 04-19843).

## L'indemnité due par le transporteur ou son assureur

### Condamnation du transporteur

**2353** À défaut d'accord amiable, le transporteur sera condamné, par le tribunal, à verser une indemnité (voir §§ 2358 à 2363). Le transporteur est en effet garant de la perte des marchandises et des avaries (voir § 2342). Il ne peut pas, par exemple, échapper à sa responsabilité en se prévalant de l'assurance souscrite par l'expéditeur pour la marchandise. Par ailleurs, sa responsabilité demeure engagée chaque fois que la cause des dégâts n'a pas été trouvée.

**Cause inconnue de l'avarie.** Deux experts sont désignés pour rechercher l'origine d'une avarie. Ils attribuent le dommage à des causes différentes. Seule une de ces causes exonérerait le transporteur et rien ne permet de trancher avec certitude entre les deux thèses. Dans ces conditions, la responsabilité totale du dommage est imputée au transporteur (CA Rouen, 2<sup>e</sup> ch., 21 mars 1991, Pamain et Préservatrice Foncière c/ Sealand).

## Exonération du transporteur

### ► Cas d'exonération

**2354** Le transporteur sera déchargé de sa responsabilité s'il prouve que le dommage résulte :

- de la faute de l'expéditeur (voir § 2355),
- d'un vice propre à la marchandise (voir § 2356),
- ou d'un cas de force majeure (voir § 2357).

### ► Faute de l'expéditeur

**2355** Si le transporteur peut prouver qu'une faute de l'expéditeur a été la seule cause des dégâts, il est totalement libéré de sa responsabilité.

La faute de l'expéditeur peut consister en une fausse déclaration des marchandises à transporter, une insuffisance d'emballage ou encore un choix de mode de transport inadapté à la marchandise. Il ne faut cependant pas oublier que le transporteur, comme tout professionnel, a un devoir de conseil envers son client (sur le devoir de conseil, §§ 2000 à 2019).

• **Véhicule inadapté.** Un maraîcher charge un transporteur d'acheminer des palettes de légumes à Roissy à destination du Japon. Les légumes gèlent au cours du transport. Le maraîcher assigne le transporteur devant le tribunal de commerce afin d'obtenir la réparation de son préjudice. Le tribunal rejette sa demande, estimant que le maraîcher aurait dû choisir un véhicule adapté à la période hivernale.

En appel, le maraîcher obtient gain de cause : il revenait au transporteur professionnel de prescrire le type de transport le mieux adapté à la marchandise (CA Paris 18 février 1998, *Maternaud c/ Virolle*).

• **Emballage insuffisant.** Lors d'un accident, le chargement de fromages est endommagé. L'expéditeur est jugé seul responsable de ce dommage dû à l'insuffisance du conditionnement des fromages (cass. com. 29 avril 2003, n° 657 FD).

### ► Vice propre de la marchandise

**2356** Le transporteur est exonéré de sa responsabilité s'il démontre que la détérioration d'une marchandise a une cause qui lui est uniquement interne : une particularité ou un défaut de la marchandise la rend inapte à supporter, sans dommage, un transport effectué dans des conditions normales.

Le vice propre de la marchandise peut consister dans :

- l'insuffisante prérefrigération de denrées périssables (CA Paris, 5<sup>e</sup> ch., 14 septembre 1987, *Wigan c/ Covena et Dugrand*) ;
- la présence de larves d'insectes dans une cargaison de légumes secs (cass. com. 24 février 1981, BCIV n° 102) ;
- la virose pour des abricots (CA Aix, 2<sup>e</sup> ch., 21 juin 1985, *Primavera c/ Serres*).

### ► Force majeure

**2357** Le transporteur pourra être déchargé de sa responsabilité s'il prouve que l'avarie ou la perte a été causée par un cas de force majeure et si lui-même n'a commis aucune faute. Il n'existe pas de liste des cas de force majeure. Un même événement (le gel, par exemple) peut ne pas être un cas de force majeure (en plein hiver) et le devenir dans d'autres circonstances (à une autre période de l'année). De même, le vol du camion est souvent invoqué par le transporteur comme un cas de force majeure ; en réalité, il est rarement admis comme tel par les juges (voir § 2361).

- **Incendie.** L'incendie qui prend naissance à l'intérieur du camion ou dans les locaux du transporteur n'est pas un cas de force majeure (CA Paris, 7<sup>e</sup> ch., 5 décembre 1984, *Guardian Royal c/ Sobotraf et a.*). En revanche, l'incendie est bien un cas de force majeure lorsque le feu a pris naissance dans l'immeuble voisin de celui du transporteur (cass. com. 6 décembre 1965, n° 64-11056).

- **Chauffeur pris en otage.** Est exonéré de sa responsabilité en raison d'une force majeure le transporteur qui, sauf à se rendre coupable de non-assistance à personne apparemment en danger, a stoppé son véhicule devant le corps inanimé d'un cycliste. Aucun fait ne pouvait l'inciter à la méfiance et les conditions de la prise d'otage excluaient toute résistance du chauffeur (cass. com. 29 mai 2001, BC IV n° 109).

- **Transport international.** Présentait les caractères de la force majeure la situation de blocage qui empirait dans le transport aérien du fait de la guerre du Golfe et à laquelle s'est heurté un commissionnaire de transport (cass. com. 16 mars 1999, *Les Échos* 12 mars 2003, p. 53).

## Montant limité de l'indemnité due par le transporteur

### ► Limitation réglementaire de l'indemnité

**2358** Dans tous les cas, l'indemnité due par le transporteur est réglementairement plafonnée. Ces limitations s'appliquent automatiquement, que l'indemnité soit réclamée par l'expéditeur ou par le destinataire.

- **Pour les envois inférieurs à 3 tonnes,** le contrat type approuvé par le décret 99-269 du 6 avril 1999 prévoit que l'indemnité due par le transporteur ne peut pas excéder 23 € par kilogramme de poids brut de marchandises manquantes ou avariées pour chacun des objets compris dans l'envoi, sans pouvoir dépasser 750 € par colis perdu, incomplet ou avarié, quels qu'en soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur.

- **Pour les envois égaux ou supérieurs à trois tonnes,** l'indemnisation ne peut pas excéder 14 € par kilogramme de poids brut de marchandises manquantes ou avariées, sans pouvoir dépasser, par envoi perdu, incomplet ou avarié, 2 300 € multipliés par le nombre de tonnes de l'envoi.

- **Indemnisations validées par le Conseil d'État.** Le Conseil d'État a eu l'occasion de juger que les clauses du contrat type approuvé par le décret de 6 avril 1999 ne présentaient pas un caractère abusif (CE, 10<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> ss-sect., 6 juillet 2005, n° 261991).

- **Commissionnaire.** Lorsqu'il est poursuivi à la suite de la perte des marchandises, le commissionnaire de transport profite de la limitation de responsabilité dont bénéficie le transporteur (cass. com. 5 décembre 2006, n° 04-19385).

### ► Limitation contractuelle de l'indemnité

**2359** La limitation réglementaire de l'indemnité ne s'applique qu'en l'absence d'une clause différente prise par le transporteur et l'expéditeur. Cette clause peut être opposée au destinataire s'il en a eu connaissance et, notamment, si elle apparaissait sur le document de transport qu'il a émargé (cass. com. 26 mai 1992, BC IV n° 211). Elle est cependant écartée par les juges lorsque l'indemnité prévue est dérisoire, c'est-à-dire lorsque cette indemnité est tellement inférieure à la valeur des objets abîmés qu'elle équivaut, en réalité, à une exonération de la responsabilité du transporteur (CA Aix, 2<sup>e</sup> ch. civ., 6 mars 1990, n° 88/8228).

## Indemnisation totale

### ► Faute lourde ou intentionnelle du transporteur

**2360** La faute intentionnelle (ou « dol ») du transporteur fait échec à toutes les clauses légales ou contractuelles qui restreignent sa responsabilité. Ceci vaut aussi pour la faute lourde du transporteur ou de ses salariés.

- **Camion coincé sous un pont.** Un transporteur achemine un chargement de grande valeur et de 4,70 mètres de hauteur. Son camion se trouve coincé sous un pont qui avait des hauteurs différentes (d'un côté : 5,36 mètres, de l'autre : 4,60 mètres).

Assigné en justice, le transporteur invoque la limitation réglementaire de sa garantie et se défend d'avoir commis une faute lourde : il avait fait une reconnaissance du parcours et avait mesuré la hauteur du pont à l'une des entrées ; il n'avait pu imaginer une différence de hauteur de 0,76 mètre entre l'entrée et la sortie du pont.

Ses arguments sont repoussés et il est condamné à réparer l'intégralité du préjudice. En effet, il a « commis une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant son inaptitude à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il avait acceptée » (cass. com. 17 novembre 1992, SARL Allemand et Cie c/ Le Continent).

- **Grève annoncée.** Chargé d'organiser l'acheminement de denrées périssables, un commissionnaire de transport envoie les marchandises par la SNCF. Cependant, les denrées restent bloquées plusieurs jours dans les wagons, suite à une grève des cheminots, et se trouvent ainsi dépréciées.

Les juges retiennent la faute lourde du commissionnaire de transport qui, sachant qu'une grève allait intervenir, aurait dû modifier l'acheminement des marchandises (cass. com. 6 mai 1997, BC IV n° 127).

- **Chauffeur assoupi.** Pendant le transport, le chauffeur s'assoupi, cause un accident et, par là même, endommage les marchandises. Les juges considèrent qu'en l'absence d'autres éléments, la seule faute consistant en l'assoupissement du chauffeur n'est pas une faute lourde (cass. com. 30 juin 2004, n° 02-17048).

- **Léger excès de vitesse.** Des marchandises sont endommagées lors d'un accident. Au moment de cet accident, le camion roulait à 60 km/h au lieu des 50 km/h autorisés. Les juges estiment que cette faute n'est pas une faute lourde, l'excès de vitesse étant minime. Leur décision est censurée par la Cour de cassation (cass. com. 28 juin 2005, n° 03-20744).

- **Vol.** Dès lors que le vol n'était pas imprévisible et aurait été évité par le choix d'une aire de repos mieux sécurisée, l'idée d'un cas de force majeure doit être écartée ; en revanche, l'existence d'une faute lourde doit être retenue (cass. com. 26 septembre 2006, n° 04-18232).

- **Arrimage d'un bateau.** Des particuliers commandent un bateau de plaisance ; la livraison est confiée à un transporteur. Le bateau subit d'importants dommages en raison d'un arrimage défectueux. Les acquéreurs assignent le transporteur en réparation et obtiennent gain de cause : la négligence commise lors de la fixation du bateau, résultant de la distraction ou d'une connaissance insuffisante des techniques d'arrimage, caractérise la faute lourde du transporteur (cass. com. 27 février 2007, n° 05-17265).

### ► En cas de vol des marchandises

**2361** Bien souvent, en cas de vol des marchandises, alors que le transporteur tente de démontrer que les circonstances correspondent à un cas de force majeure (voir § 2357), les juges retiennent souvent que les circonstances dénotent au contraire une faute lourde du transporteur et écartent, en conséquence, toute limitation de l'indemnisation due pour celui-ci.

**Les situations dans lesquelles la faute lourde est le plus souvent retenue correspondent au cas du camion laissé sur la voie publique, pendant la nuit, et sans aucune surveillance** (cass. com. 3 avril 2002, BC IV n° 68).

• **Vol à main armée.** Une cour d'appel considère qu'un vol à main armée ne constitue pas un cas de force majeure car le vol à main armée est un risque prévisible. Cette décision est censurée par la Cour de cassation : les juges doivent rechercher si le transporteur a ou non pris toutes les précautions pour éviter le vol (cass. com. 1<sup>er</sup> octobre 1997, n° 1897 P).

• **Vol en Italie.** Un transporteur doit acheminer des marchandises de France en Italie. Le chauffeur arrête son véhicule 60 km après la frontière pour déjeuner. Il est agressé par deux hommes armés qui volent le véhicule. Les juges admettent la force majeure mais leur décision est censurée par la Cour de cassation (cass. com. 29 février 2000, BC IV n° 45) : les risques encourus en Italie par les transporteurs sont bien connus et le fait de ne pas prendre toutes les précautions pour les éviter est considéré comme une faute lourde (cass. com. 2 juin 2004, n° 02-20846).

• **Stationnement dans une zone à risques.** La faute lourde a également été retenue à l'encontre d'un chauffeur qui avait stationné son camion dans une zone déconseillée par son commissaire et s'était endormi pendant cinq heures (cass. com. 28 novembre 2000, BC IV n° 188).

• **Camion garé sans système antivol.** Lors de la prise en charge de la marchandise, le chauffeur quitte son véhicule par suite d'un appel téléphonique lui demandant d'aller chercher une enveloppe destinée à son supérieur hiérarchique. Ce coup de fil est en fait une supercherie qui va permettre le vol du camion. Le transporteur assigné fait valoir la force majeure. Cette prétention est repoussée. Bien plus, les juges écartent l'application de la clause limitative de responsabilité : le transporteur a commis une faute lourde en stationnant son camion sur la voie publique sans système antivol (CA Paris 21 janvier 1998, Mondy Extension c/ Grimaud Transports).

• **Matériel audio-vidéo.** De même, les juges ont retenu la faute lourde du transporteur qui (CA Paris, 5<sup>e</sup> ch. A, 6 mai 1998, Mertz c/ Mitsui Marine) :

- avait laissé son ensemble routier de 22 heures à 6 heures du matin sur un parking public non gardé ;
- s'était abstenu de toute surveillance puisque 140 colis avaient été volés ;
- connaissait la nature du matériel audio et vidéo et la valeur des marchandises.

• **Code d'accès aux locaux du transporteur.** La faute lourde a également été retenue à l'encontre d'un transporteur qui n'avait pas changé le code d'accès à ses locaux après le départ d'un salarié remercié à l'issue de sa période d'essai. Ce code d'accès neutralisait le système d'alarme et de télésurveillance et avait permis le vol des marchandises dans les véhicules (CA Paris, 5<sup>e</sup> ch. A, 25 octobre 2000, Générali France c/ Transports Danzas).

• **Chauffeur endormi.** Le chauffeur se fait voler son chargement pendant qu'il dort dans son camion stationné sur une aire d'autoroute. La faute lourde est retenue car le chargement se trouvait dans une remorque simplement bâchée. Le chauffeur aurait dû prévoir soit de ne pas partir en milieu de journée, soit de partir avec un second chauffeur (CA Versailles, ch. com. réunies, 4 février 2003, n° 01-1551).

• **Livraison rapide.** Les juges ont fait jouer la clause limitative de responsabilité en retenant que le chauffeur avait commis une simple négligence et non pas une faute lourde dans les circonstances suivantes : le chauffeur s'était fait voler son véhicule alors qu'il l'avait laissé pendant trois minutes, sans avoir retiré les clefs, sur un parking privé situé sous les fenêtres du bureau de l'entreprise qu'il venait livrer. Par ailleurs, rien ne permettait d'être sûr que le chauffeur se savait suivi (CA Paris, 1<sup>re</sup> ch. G, 13 septembre 2000, PFA c/ Transports Lambert et Vallette).

- **Précautions prises par le chauffeur.** Un chauffeur gare son camion dans la cour fermée de son employeur contre un quai de déchargement pour bloquer les portes. De plus, il verrouille l'antivol. Le camion est néanmoins dérobé avec son chargement par effraction du portail de la cour et de la porte du camion. La faute lourde n'a pas été retenue par les juges (cass. com. 3 avril 2002, BC IV n° 67).

- **Appréciation de toutes les circonstances.** Un transporteur doit prendre en charge 316 cartons contenant plus de 3 000 survêtements d'une grande marque. Le 7 mai à 18 h 30, un chauffeur réceptionne au Havre le chargement en provenance de Hong-Kong. Pendant le week-end prolongé du 8 Mai, il stationne son camion sur le parking de sa société. Le 11 mai, à 3 h du matin, en venant récupérer son véhicule pour aller livrer la marchandise à Troyes, le chauffeur constate que 145 cartons ont été dérobés. D'où un contentieux sur l'indemnisation due par le transporteur. Le propriétaire des marchandises tente de démontrer que le chauffeur a commis une faute lourde, son objectif étant d'obtenir la meilleure indemnisation possible (il réclame près de 100 000 €) et non pas seulement l'indemnisation prévue au contrat type (qui aboutirait à environ 10 000 €). Il fait valoir que le parking du transporteur avait déjà été l'objet de deux vols quelques semaines auparavant et qu'aucune surveillance n'était en place lorsque ce nouveau vol est intervenu.

Les juges ne suivent pas ces arguments. Bien au contraire, ils retiennent que, pour pouvoir livrer à la date prévue du 11 mai, le chauffeur devait partir aux premières heures de la journée. Cela ne lui aurait pas été possible si les marchandises étaient restées entreposées tout le week-end sur le terminal du Havre. Par ailleurs, le parking du transporteur était entièrement grillagé et un chien de garde y circulait librement (certes, ce chien avait été enfermé le dernier soir du week-end afin de permettre aux chauffeurs de reprendre possession de leur véhicule tôt le lendemain matin).

Le chauffeur avait pris des soins particuliers pour stationner son camion de telle sorte que les portes soient bloquées contre les rails de sécurité fixés sur des plots enfoncés dans le sol (certes, les voleurs étaient parvenus à démonter les rails et les plots). Enfin, ajoutent les juges, rien ne permet de conclure que l'attention du chauffeur avait été spécialement attirée sur la valeur particulière de ce chargement ; il savait uniquement qu'il s'agissait de survêtements en provenance de Hong-Kong (CA Versailles, 12<sup>e</sup> ch., 2<sup>e</sup> sect., 18 septembre 2003, n° 01-3797).

- **Numéro vert pour les chauffeurs.** L'importance des vols de marchandises a conduit le GIE Argos (créé par les compagnies d'assurances opérant en France) à mettre en place un numéro vert national (0 800 800 774) destiné aux transporteurs victimes d'un vol. Cette plate-forme d'appel enregistre les déclarations de vols ; sa base de données est consultable par la police, la gendarmerie, les douanes et les délégués Argos ([www.gieargos.org](http://www.gieargos.org)).

### ► Faute lourde et partage des responsabilités

**2362 Les juges peuvent également estimer que la faute lourde du transporteur (voir § 2360) n'a pas été la seule cause du dommage, soit qu'une autre personne peut également être tenue responsable, soit que l'expéditeur a lui-même une part de responsabilité qu'il doit assumer.**

- **Responsabilité du transporteur limitée à 50 %.** Un chauffeur livre à une autre société que celle qui avait été convenue des fûts de produits chimiques qui devaient ensuite être expédiés en Grèce mais n'y sont jamais parvenus et ont été perdus. Les juges ont partagé, entre cette société et le transporteur (dont la faute lourde a été retenue), la responsabilité par moitié (CA Paris, 5<sup>e</sup> ch. A, 11 février 1998, SFS d/ La Bâloise).

- **Faute de l'expéditeur.** Un transporteur est chargé d'acheminer un matériel de 20 tonnes. Le convoi heurte un pont. Le coût de la remise en état du matériel s'élève à 1 MF. Les juges considèrent que l'expéditeur a commis une faute en indiquant au transporteur la

hauteur de la marchandise à nu, sans son emballage ni son support. Le transporteur a, quant à lui, commis une faute lourde : en sa qualité de professionnel, il aurait dû vérifier la hauteur de son véhicule, chargement compris. En conséquence, le transporteur est condamné à supporter pour moitié le préjudice causé (trib. com. Paris, 9<sup>e</sup> ch., 30 novembre 1995, Gan c/ Meiffret).

### ► Action du destinataire

- 2363** Le destinataire peut également espérer une indemnisation totale de son préjudice en cas de perte des marchandises pendant le transport. En effet, la Cour de cassation considère que, tant qu'il n'a pas signé le bon de livraison, le destinataire n'a pas adhéré au contrat de transport. Il est un tiers par rapport à ce contrat et peut donc être dédommagé à hauteur de son préjudice, en prouvant la faute du transporteur et le préjudice qu'elle lui a causé (cass. com. 18 mars 2003, n° 522 FSPB).