

## Transporteur routier, une responsabilité qui s'alourdit

En matière de transport routier, les règles de responsabilité, telles que prévues dans la Convention CMR, sont claires. L'art. 17.1 de cette convention dispose que le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle ou de l'avarie qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison. C'est généralement ce que les ayants droit à la marchandise savent lorsqu'ils confient leurs marchandises à des transporteurs routiers. On sait déjà moins souvent qu'il ne s'agit que d'une présomption de responsabilité et encore moins qu'elle est limitée au poids de la marchandise transportée.

C'est l'article 23 de la même convention internationale qui fixe la limite à *8.33 Droits de tirage spéciaux*, ou un peu moins de 10 euros par kg transporté. On peut aisément imaginer la situation dans laquelle cette limitation peut plonger le propriétaire de la marchandise s'il ne dispose pas de sa propre police d'assurance Transport le couvrant en tous risques et sans limitation !

### De moins en moins d'homogénéité entre les pays européens

La convention CMR a aujourd'hui 50 ans et des réflexions sont menées de-ci, de-là pour revoir ces plafonds et les adapter aux exigences de l'époque; la technologie aidant, de plus en plus de biens dépassent très rapidement cette valeur de 10 euros/kg. Nul ne sait cependant quand ces réflexions aboutiront à une modification de la convention internationale, puis des législations nationales.

Plus loin toujours, cette même convention CMR signale en son art. 29 1. et 2. que le transporteur ne peut se prévaloir des exonérations de responsabilité en cas de dol ou de faute lourde qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol. Les années passant et les cas s'étant multipliés devant les tribunaux des différents pays européens qui ont ratifié la convention CMR, on constate une curieuse, mais en fin de compte logique évolution : l'interprétation de faits identiques est de moins en moins homogène entre les différents pays. Certes, on constate une tendance de fond à exiger plus du transporteur que ce n'était jadis le cas, faisant ainsi de lui non seulement le transporteur du bien, mais un prestataire de service averti, polyvalent et soucieux des implications de ses comportements à l'égard des biens qui lui sont confiés. Cette tendance reste néanmoins très variable suivant la juridiction appelée à statuer.

Traditionnellement, les Pays-Bas, l'Angleterre, mais aussi la Belgique sont assez "carriers friendly" tandis que les tribunaux allemands ou français se montrent intraitables pour des transporteurs en faute. Il arrive de plus en plus fréquemment que la vraie question soit non pas celle de la responsabilité et de sa limitation, mais celle de la juridiction devant laquelle le transporteur ou l'ayant droit a intérêt à se retrouver.

Le cabotage est également de plus en plus fréquent et, avec les modifications des législations nationales qui ne font pas toujours application de la convention CMR pour les transports internes, d'autres règles, d'autres plafonds et surtout d'autres exigences s'imposent aux transporteurs. Ainsi, en matière de vol par exemple, les conséquences en cas d'abandon du véhicule chargé de marchandises la nuit sur un parking peuvent être différentes, voire opposées : de l'exonération de responsabilité jusqu'à la faute lourde avec abrogation du plafond d'indemnisation. En Belgique, un vol sur un parking la nuit alors que les deux chauffeurs dorment dans la cabine ou, autre cas, le vol d'un camion chargé sur le parking clôturé du transporteur pendant un week-end n'entraînera pas une assimilation à une faute lourde. Par contre, un juge allemand ou français parlera, la plupart du temps dans de tels cas, de faute lourde dans le chef du transporteur.

Cette évolution conduit à un risque et à une réalité de shopping juridique, et surtout à une incertitude de toutes les parties au Transport et à un pouvoir des juges de plus en plus important. Dans ce contexte, il ne peut qu'être conseillé aux donneurs d'ordre et ayants droit à la marchandise d'être particulièrement clairs dans les instructions écrites au transporteur, diminuant ainsi les possibilités d'interprétation en cas de sinistre.

Roger FRANSSSEN, Département Transport AXA Belgium