

LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR FLUVIAL DE MARCHANDISES

N°26 - MARS 2022

INFORMATIONS À RETENIR

- En transport intérieur, le transporteur est présumé responsable de plein droit de tous les dommages pouvant survenir aux marchandises durant le voyage.
- La responsabilité du transporteur est toutefois limitée par l'application de règles générales sur les contrats, de clauses propres à certains contrats ou de dispositions réglementaires.
- La limitation de responsabilité peut néanmoins ne pas s'appliquer si le transporteur commet une faute inexcusable ou lorsque le chargeur effectue une déclaration de valeur.

NOUS CONTACTER

**entreprises
fluviales
de France**

✉ 8 rue Saint-Florentin
75001 Paris

☎ 01.42.60.36.18

@ contact@entreprises-fluviales.fr

Lorsque la marchandise est endommagée ou perdue suite à un transport ou qu'elle arrive en retard au port de livraison, la responsabilité du transporteur est engagée. Le régime de la responsabilité du transporteur fluvial, varie en fonction des voies navigables utilisées.

La responsabilité du transporteur est définie par l'article L.133-1 du Code de commerce qui stipule : « le voiturier est garant de la perte des objets à transporter hors les cas de force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. Toute clause contraire insérée dans la lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque est nulle ».

EN TRANSPORT INTÉRIEUR

Le transporteur est présumé responsable de plein droit de tous les dommages pouvant survenir aux marchandises durant le voyage et l'ayant droit de la marchandise est dispensé d'apporter la preuve d'une faute du transporteur.

Le transporteur ne peut néanmoins être tenu pour responsable que pour autant que les marchandises lui aient été effectivement confiées. S'il estime devoir apporter des réserves lors de la prise en charge, celles-ci doivent être contradictoires (c'est à dire reconnues par les deux parties), écrites, précises et motivées.

Le transporteur peut prétendre qu'il n'est pas responsable des pertes, avaries ou retard dans trois cas seulement :

- Force majeure (événements à la fois imprévisibles, insurmontables et étrangers à l'entreprise) ;
- Vice propre de la marchandise ;
- Faute caractérisée de l'expéditeur ou du destinataire (il peut s'agir d'un simple fait même sans faute).

Indépendamment des cas où le transporteur peut ainsi s'exonérer de sa responsabilité (considérer qu'il n'est pas responsable), celle-ci peut n'être engagée que jusqu'à une certaine limite.

Cette limitation résulte soit de l'application de règles générales sur les contrats, soit de clauses propres à certains contrats (convention entre parties) soit de dispositions réglementaires. La loi n'interdit pas en effet au transporteur de fixer une limite d'une certaine somme aux dommages et intérêts qu'il devrait en cas de retard ou de dommages aux marchandises dans les conditions particulières de transport convenues avec le client.

Ces clauses de limitation sont cependant valables à la double condition qu'elles soient connues des contractants et que les montants d'indemnisation ne soient pas dérisoires. Une limitation est également définie de façon réglementaire dans les contrats type (indemnité de 762 € par tonne manquante mais inférieure à 152,50 € x tonnes chargées).

NB : Il ne faut pas oublier cependant que dans ces contrats type elle n'évolue guère avec le temps.

Cette limitation de responsabilité peut néanmoins ne pas s'appliquer si le transporteur commet une faute inexcusable ou lorsque le chargeur effectue une déclaration de valeur.

Cette déclaration de valeur obligatoirement mentionnée sur le document de transport permet à l'expéditeur ou au destinataire d'échapper à la limitation de responsabilité du transporteur en remplaçant les plafonds d'indemnité par une indemnité égale à la déclaration de valeur. Il s'agit ainsi pour le chargeur d'une assurance de responsabilité.



EN TRANSPORT RHÉLAN

Sur la partie française du Rhin, le « Binnenschiffahrtsgesetz » datant de 1895 applique la même règle qu'en droit intérieur. Sur la rive allemande la responsabilité du transporteur est également présumée lorsque le dommage est survenu pendant le transport.

Ce Binnenschiffahrtsgesetz reprend également dans son article 59 les mêmes trois cas d'exonération de la responsabilité du transporteur qu'en transport intérieur.

Par contre en Allemagne et depuis la réforme de 1998 deux cas d'exonération sont venus se rajouter :

- le chargement en pontée convenu par les parties ;
- et la défectuosité du bateau ou de ses accessoires s'il n'a pas été décelé au commencement de l'expédition.

NB : Les parties peuvent rajouter des clauses conventionnelles d'exonération puisque le Binnenschiffahrtsgesetz est un texte « supplétif ».

Le propriétaire d'un bateau est selon l'article 1 à 6 du Binnenschiffahrtsgesetz, et pour des cas limitativement énumérés, en droit de limiter sa responsabilité à la valeur du bateau (au moment du fait générateur) et du fret.

Le capitaine et le reste de l'équipage sont eux soumis à une responsabilité illimitée.

Pour sa part le transporteur peut dans le code de commerce allemand bénéficier de dispositions de limitation de responsabilité de 8,33 DTS/T (Droits de tirage spéciaux) en cas de perte ou d'avaries survenus pendant le voyage. En cas de dommage causé par un retard, la limitation de responsabilité s'élève à trois fois le montant du fret.

Enfin, le code du commerce allemand écarte les effets de la limitation de responsabilité lorsque ce dernier commet une faute intentionnelle ou inexcusable.

CAS DES VOYAGES INTERNATIONAUX : CONVENTION DE BUDAPEST

La Convention de Budapest, relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), concerne "les transports pour lesquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et les ports de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux États différents dont l'un au moins est un État partie à la convention."

Son objectif est de faciliter le transport fluvial transfrontalier.

Elle est issue d'une des recommandations de l'Acte final de la Conférence d'Helsinki, réunie en 1975, sur la sécurité et la coopération en Europe qui soulignait l'opportunité d'harmoniser les régimes juridiques des transports fluviaux entre les États membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) et ceux de la Commission du Danube, en coordination avec la Commission économique des Nations unies pour l'Europe. Ces instances ont jugé utile d'établir une convention établissant des règles communes à l'ensemble des pays européens, en matière de navigation fluviale internationale.

Jusqu'alors, à la différence des autres modes de transport, le transport international de marchandises par voie de navigation fluviale n'était régi par aucun accord international.

Le régime juridique de la Convention de Budapest s'inspire sur certains points du droit maritime, notamment en introduisant des limitations et des cas d'exonération de la responsabilité du transporteur, alors que le droit interne en vigueur ne connaît généralement pas de limitations, à l'exception de celles dont disposent de manière supplétive les contrats types approuvés par décret pour le secteur fluvial.



Le texte instaure des plafonds de responsabilité du transporteur de marchandises par voie fluviale qui ont constitué une difficulté pour notre pays. Ceci explique le délai séparant la conclusion de l'accord (2000) et sa présentation au Parlement pour ratification (2006). En effet, notre tradition juridique repose sur le principe de non-limitation de la responsabilité civile.

Les plafonds de responsabilité du transporteur sont fixés à 2 unités de compte (1UC = 1,20 €) par kilogramme de marchandise, à 666,67 UC pour chaque colis, 1.500 UC par conteneur vide ou 1.500 UC par conteneur (+ 25.000 UC pour les conteneurs pleins). Rien n'empêche enfin les parties signataires du contrat de transport de convenir d'un plafond supérieur de responsabilité, lorsque la valeur de la marchandise le justifie.

En cas de différend, la convention pose le principe d'un délai de prescription de 1 an de l'action en responsabilité.

En ce qui concerne les transports internationaux, la différence avec les règles nationales est circonscrite au domaine de la responsabilité dont ce régime généralise le principe de limitation.

Le transporteur peut toutefois s'exonérer de sa responsabilité en invoquant les mêmes clauses qu'en transport intérieur mais aussi dans certaines circonstances, constituant des "cas exceptés" énumérés par la Convention (CMNI, article 18).

Exemple : manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire, absence ou défaut de l'emballage ou des marques d'identification des marchandises, etc. Ces clauses d'exonération, empruntées au droit maritime sont, plus favorables au transporteur.

Certaines ne sont admises que si les parties l'ont prévu au titre de leur liberté contractuelle ou si l'État contractant a fait une déclaration en ce sens.

Enfin, le transporteur ne peut se prévaloir des exonérations ou des limites de sa responsabilité s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage intentionnellement ou témérement avec conscience du dommage qui en résulterait.

Deux cas supplémentaires d'exclusion du bénéfice de la limitation des responsabilités sont prévus par l'article 20-4 de la CMNI lorsqu'une valeur plus élevée de la marchandise a été mentionnée sur le document

de transport et que le transporteur n'a pas rejeté cette précision et lorsque les deux parties conviennent des limites maximales de responsabilité supérieures.

Dans les domaines du transport fluvial, la Convention ne s'applique ni aux bateaux remorqués ou poussés, ni aux bagages ou véhicules de passagers.

La Convention de Budapest a été ratifiée par seize États européens, dont la France en 2007. Les États signataires peuvent soit restreindre son champ d'application en excluant certaines voies navigables "non soumises à un régime international relatif à la navigation" (CMNI, article 30), soit l'étendre à tous les transports situés sur leurs propres territoires et aux transports gratuits (CMNI, art. 31).

La loi de ratification du 5 mars 2007 institue un régime uniforme au contrat de transport fluvial international.

Comme ses homologues (CMR en transport routier et Règles de La Haye Visby en maritime) la CMNI fait peser sur le transporteur une obligation de résultat dont il se libère en apportant la preuve de cas exceptés. Les limitations de réparation sont identiques à celles des règles de La Haye Visby.

LA CONVENTION DE LIMITATION DE RESPONSABILITÉ EN NAVIGATION INTÉRIEURE CLNI

Le ministère des transports a entrepris les travaux préparatoires à la ratification par la France de la CLNI 2012 une convention d'unification du droit privé en navigation intérieure, qui traite de la responsabilité civile des propriétaires de bateau.

La CLNI 2012 n'institue pas une harmonisation complète du régime de responsabilité civile. Le régime de responsabilité (pour faute, sans faute ou pour faute présumée), l'obligation éventuelle d'assurance ou la possibilité d'un recours direct contre l'assureur, restent du domaine du droit national.

Elle a pour objet d'établir un plafonnement global de la dette de réparation pouvant être réclamée au propriétaire en cas d'incident lié à l'exploitation d'un bateau de navigation intérieure.

La convention définit non seulement le plafond de limitation, mais prévoit aussi dans quelle hypothèse le propriétaire du bateau est déchu de son droit à limitation.

La convention offre ainsi la possibilité pour le propriétaire ou l'assistant (toute personne fournissant des services en relation avec les opérations d'assistance ou de sauvetage) du bateau ayant causé un accident de constituer un fonds auprès d'un tribunal ou d'une autorité nationale compétente. Le montant déposé dans le fonds est supposé constituer la limite de l'indemnisation pouvant être réclamée du propriétaire ou de l'assistant pour l'ensemble des préjudices causés lors de l'incident de navigation.

Elle concerne les propriétaires de bateaux de transport de fret et de transport de passagers.