

L'Officiel

des transporteurs

www.wk-transport-logistique.fr

■ TRED UNION ÉCHANGES EXPRESS ET CONVIVALITÉ ■ BELGIQUE UN SYNDICAT FÉDÉRATEUR ■ TRANSPORT FRIGORIFIQUE LA CHASSE AUX LITIGES ■ EUROPE LES JOURS INTERDITS EN NOVEMBRE ■ TECHNOLOGIES UN SMARTPHONE POUR LA ROUTE?



FRÉDÉRIC CUVILLIER,
MINISTRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS

« L'ÉCOTAXE EST
UTILE AUX
TRANSPORTEURS »

N° 2710 du 25 octobre 2013 - 7,15 Euros - ISSN : 1259-2439

CONGRÈS DE LA FNTR ET DE L'OTRE LE PLEIN D'ADHÉRENTS

INTERVIEW | **NICOLAS MULLER**
 AVOCAT AU BARREAU DE PARIS

« Un produit aux conditions d'hygiène douteuse doit être livré en état »

L'avocat Nicolas Muller rappelle que l'obligation de résultat prévaut : même un produit en mauvais état doit être livré à bonne température.

■ **L'Officiel des transporteurs : Dans un contrat de transport en température dirigée, quels types de clauses de l'enseigne de la grande distribution peuvent être considérées comme abusives ?**

NICOLAS MULLER : Tout est possible dans le contrat de transport, si les dispositions entrent dans le cadre de la loi : droit européen, constitution, code du commerce, décret, arrêté, etc...

■ **Les transporteurs sont tenus par une obligation de résultat, quoiqu'il arrive ?**

N. M. : Le transporteur garantit les risques courus durant le déplacement. Il doit tout mettre en œuvre pour parvenir à son objectif. Même s'il achemine une marchandise aux conditions d'hygiène douteuses, ou s'il s'agit d'un retour ou d'un invendu, il doit la livrer en état. La direction de l'entreprise doit prendre le temps de former les chauffeurs pour qu'ils soient capables d'examiner la marchandise et d'effectuer des relevés de température. Car s'il n'atteint pas son résultat, le transporteur est considéré fautif.

■ **Quelles sont les contreparties à cette lourde responsabilité en matière de température dirigée ?**

N. M. : Premièrement, la prescription d'un an (article L133-6 du code du commerce), qui laisse le champ à une négociation. Deuxièmement la forclusion (article L133-3 du code du commerce) : le destinataire dispose de trois jours pour émettre des réserves, sinon il perd ses droits à agir. Troisièmement les limites de réparation ou



« Les exigences des contrats d'assurance sont à la fois précises et méconnues des transporteurs, qui en découvrent souvent le sens lors du sinistre. »

d'indemnisation : si vous êtes responsables, vos indemnités sont limitées à 23 euros le kilo avec un plafond de 750 euros par colis pour le moins de trois tonnes. Pour les plus de trois tonnes, ce qui est plus rare en température dirigée : 14 euros par kilo, avec un plafond de 4 000 euros par tonne (article 20 contrat type «marchandise périssable température dirigée»). Il arrive parfois, qu'en cas de marchandise lourde, le plafond des dommages excède la valeur réelle de la marchandise. Dans ce cas, c'est la valeur de la marchandise qui s'applique.

■ **Quelles sont les limites de la couverture des assurances ?**

N. M. : Les exigences des contrats d'assurance sont à la fois précises et méconnues des transporteurs, qui en découvrent souvent le sens lors du sinistre. Ce dernier n'étant pas un spécialiste du droit des assurances, il ne maîtrise pas forcément les conditions particulières et générales de l'assureur. Le principe du contrat d'assurance est que l'aléa doit être respecté. Si le groupe frigo tombe en panne en raison d'un manque d'entretien, il s'agit d'une négligence du transporteur assuré qui ne sera donc pas couvert. L'arrêt du groupe frigorifique doit être accidentel, il ne doit pas être provoqué par une négligence consciente ou

inconsciente. Si le groupe frigorifique n'a pas été révisé, ce que l'assureur est en droit de vérifier, le transporteur a provoqué dans une certaine mesure le dommage. Les assureurs ne sont pas obligatoires, mais ils sont indispensables. D'autre part, ces derniers peuvent baisser votre prime si vous vous prémunissez contre des risques, en installant une alarme dans un entrepôt par exemple.

■ **Observez-vous une sinistralité importante en matière de température dirigée ?**

N. M. : Le spécialiste du transport en température dirigée emploie des moyens supplémentaires, par rapport au transporteur classique. Il met davantage l'accent sur la formation des chauffeurs et l'entretien du matériel. Il traite avec des clients plus exigeants et vend son transport plus cher. Il s'agit donc d'un transport « premium ». Le transporteur et son client cherchent tous deux à limiter les risques, en travaillant en équipe, ce qui limite la sinistralité. Il subsiste des bagarres, inévitables, au regard de la quantité de flux et de marchandises. Mais transporteurs et enseignes de la grande distribution cherchent des solutions communes pour chasser les gaspillages. ♦

Propos recueillis par A. R.