



HAL
open science

Les limites de la responsabilité civile du Prestataire de Service Logistiques (PSL)

Ishola Bakari

► **To cite this version:**

Ishola Bakari. Les limites de la responsabilité civile du Prestataire de Service Logistiques (PSL). 2023.
hal-04101796

HAL Id: hal-04101796

<https://amu.hal.science/hal-04101796v1>

Submitted on 21 May 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Titre : Les limites de la responsabilité civile du Prestataire de Service Logistiques (PSL)

SOMMAIRE

INTRODUCTION

- I. Droit commun des limites de responsabilité
 - A. Les clauses limitatives de responsabilité
 - B. La clause de la force majeure
- II. Les limites propres au transport et à la logistique
- III. Jurisprudence

Conclusion

INTRODUCTION

1. Le droit au-delà de la théorie générale. La tradition civiliste s'est jusqu'ici développée dans une tout autre perspective, particulièrement en France. La doctrine y tient plus qu'ailleurs une place centrale en tant que source du droit. Les auteurs y retravaillent constamment à la marge d'un discours qu'on suppose toujours unifié, stable et cohérent. Mais un travail d'ajustement continu est absolument nécessaire à la définition d'une normativité capable de répondre à tous les problèmes que fait naître la vie contemporaine. La doctrine cherche ainsi la résolution d'une tension difficile entre le postulat de complétude du droit (sa capacité à répondre à toutes les situations) et le postulat de stabilité, qui est au fondement du principe juridique. Elle se présente ainsi souvent comme le produit d'un constant exercice de raffinement interne de la normativité fondé tantôt sur l'élargissement des contours de certaines notions, tantôt sur la limitation de certaines autres. Elle offre d'ailleurs souvent un exemple particulier de ce qu'on pourrait appeler le « travail à la chaîne » : un auteur soulevant au passage une question ou une inquiétude à laquelle il ne fournit pas de solution lui-même fait souvent la courte échelle à un autre qui y répond quelques années plus tard. C'est la subtilité de cet exercice qui rend si étrange le discours juridique aux yeux du profane. C'est la lenteur de cette évolution du discours doctrinal qui donne au juriste le sentiment d'une certaine stabilité du droit. Il faut cependant des trésors d'imagination pour ajuster graduellement l'état de la doctrine à celle de la société ou de la décision judiciaire. Mais la rupture, si elle est le privilège du législateur, n'est pas la grande chose du droit des juristes. Les propositions trop radicales sont par définition abordées avec suspicion par la doctrine. La production doctrinale est ainsi souvent le vecteur d'un principe conservateur qui vient contraindre l'évolution de chaque champ particulier du droit. La chose est plus vraie encore dans le domaine de la logistique où la responsabilité civile du PSL présente des limites.

2. Plan. Ainsi, les limites de la responsabilité civile du PSL seront analysées en droit commun (I), et en droit des transports (II) et étayées par une jurisprudence (III).

I. Droit commun des limites de responsabilité

3. **Plan.** Face au poids des responsabilités et à la multiplication des actions mettant en cause le PSL, deux systèmes sont envisageables pour permettre au PSL d'échapper aux conséquences de ses fautes : les clauses limitatives de responsabilité (A) et la clause de la force majeure (B).

A. Les clauses limitatives de responsabilité

4. **Illusoire et inutile.** Si le contrat de prestations logistiques était amené à faire l'objet d'un *instrumentum*, on peut penser que des clauses limitatives de responsabilité y seraient également insérées, alors même qu'elles présentent comme inconvénient immédiat d'affaiblir le lien de confiance, pourtant si nécessaire, entre le PSL et l'entreprise externalisatrice. Pourtant, la protection qu'offrent ces clauses limitatives paraît dans l'ensemble illusoire et assez inutile.

4.1. **Illusoire.** Illusoire car la validité de ces clauses est contestable et contestée¹. Le droit commun ne permet en effet jamais à une clause de prévoir qu'aucune responsabilité ne sera recherchée². Quel que soit son contenu, une clause limitative ne saurait écarter toute responsabilité en cas d'inexécution de l'obligation essentielle du contrat³, ou en cas de dol, de faute lourde ou encore de faute inexcusable (art. 1150 C. civ.). En outre, les clauses limitatives sont déclarées abusives si elles sont passées entre professionnels et consommateurs, et qu'elles créent un déséquilibre significatif entre eux (art. L. 132- 1, al. 1^{er}, Code de la consommation).

4.2. **Inutile.** Inutiles, ces clauses le sont pour deux raisons : d'une part, elles ne couvrent ni la responsabilité civile délictuelle⁴ ni, *a fortiori*, la responsabilité pénale⁵, et ne portent donc que sur la responsabilité civile contractuelle du PSL. Or, d'autre part, on a vu que cette responsabilité contractuelle était déjà très difficile à mettre en jeu en raison de la complexité du contrat de prestations logistiques. Dans la plupart des cas, il est nécessaire qu'une « faute personnelle » soit prouvée. Ce type de faute, qui a été défini par la jurisprudence comme l'équivalent de la faute lourde, du dol, ou de la concussion, peut être assimilé à des manquements qu'aucune clause limitative de responsabilité ne peut couvrir. Confrontées à ce type de faute, ces clauses sont donc inefficaces, et il n'y a que pour les rares cas où la

¹ Ph. Fouchard : « La responsabilité de l'arbitre », *op. cit.* ; Ph. Fouchard : « Le statut de l'arbitre dans la jurisprudence française », *op. cit.*, spéc. n° 82 ; Ph. Fouchard, E. Gaillard, B. Goldman : *Traité de l'arbitrage commercial international*, *op. cit.*, spéc. n° 1151- 1154 ; Ph. Leboulanger : *Compte rendu bibliogr. de l'ouvrage de Yves Dezalay et Bryant G. Garth : Dealing in Virtue. International Commercial Arbitration and the Construction of a Transnational Legal Order*, *Rev. arb.* 1997.318, spéc. p. 322 ; P. Lalive : « Sur l'irresponsabilité arbitrale », *op. cit.* Contra : A. Redfern et M. Hunter : *Droit et pratique de l'arbitrage commercial international*. Avec la collaboration de M. Smith et la traduction de E. Robine. LGDJ, 2e éd, 1994, spéc. p. 216.

² Ph. le Tourneau et L. Cadiet : *Droit de la responsabilité et des contrats*, *op. cit.*, spéc. n° 1138 et s. ; F. Terré, Ph. Simler et Y. Lequette : *Droit civil Les obligations*. Dalloz, coll. Précis- droit privé, 7e éd, 1999, spéc. n° 595.

³ Note L. Leveneur ; *RTD civ.* 1998.213, obs. N. Molfessis ; *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*. Dalloz, coll. Grands arrêts, 11e éd, 2000, spéc. t. 2, n° 156, obs. F. Terré et Y. Lequette ; et, sur renvoi : *Caen* 5 janv. 1999, *JCP* 2000.1.215 § 1er, obs. J. Rochfeld ; *D.* 2000. somm. 294, obs. B. Mercadal ; *D.* 1999. IR. 1% 7, *JCP* 1999. IV. 2974 ; *Paris* 26 févr. 1999 (SARL Rudy Schay), *C/ >* 2000.1.215 § 1er, obs. J. Rochfeld.

⁴ *Cass.* 2e civ., 17 févr. 1955 (SNCF), *D.* 1956.17, note P. Esraein ; *JCP* 1955.11.8951, note R. Rodière ; *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*. Dalloz, coll. Grands arrêts, 11e éd., 2000, spéc. t. 2, n° 178, obs. F. Terré et Y. Lequette.

⁵ Ph. LeTourneau et L. Cadiet : *Droit de la responsabilité et des contrats*, *op. Cit.*, spéc. n° 1142.

responsabilité du PSL peut être engagée pour faute simple ou pour inexécution contractuelle que les clauses limitatives présenteront un intérêt.

5. Condition supplémentaire. Mais, même en cas de faute simple, la clause limitative ne produira d'effet qu'à la condition supplémentaire qu'elle n'entre pas dans le champ d'application de l'article L. 132-1, alinéa 1^{er}, du Code de la consommation, c'est-à-dire que le PSL ne soit pas un professionnel qui impose des obligations déséquilibrées à un consommateur. L'hypothèse est cependant peu répandue car celui qui invoque la clause abusive ne doit pas agir pour des besoins professionnels (sinon le régime des clauses abusives n'est pas applicable), ce qui est rare en matière logistique.

6. Clause abusive. Au surplus, si une telle clause était déclarée abusive cela impliquerait qu'une clause limitative de responsabilité puisse avoir un effet différent. Autrement dit, on devrait admettre que la qualité des parties au contrat de prestations logistiques l'emporte sur l'unité de l'acte, ce qui est loin d'être certain⁶. La solution serait peut-être de considérer que la qualité de l'une des parties dissout celle de l'autre. Mais la question est alors de savoir qui, de l'entreprise externalisatrice ou du PSL, va voir sa qualité disparaître. On peut présumer que c'est le régime le plus protecteur qui va attirer l'autre, c'est-à-dire que le professionnel va bénéficier du statut protecteur du consommateur, ce qui n'est pas le moindre des paradoxes. Ces différentes conditions, ajoutées à l'incertitude de leur mise en œuvre, rendent peu probable l'application du régime des clauses abusives dans le contrat de prestations logistiques.

7. Droit comparé. En droit comparé, le système des clauses limitatives de responsabilité est relativement proche de celui du droit français : en général, les clauses sont valables à condition que les fautes ne soient pas intentionnelles⁷. Dès lors, il n'est pas surprenant que la validité de ces clauses dans le contrat de prestations logistiques soit appréciée dans des conditions similaires à celles du droit français⁸. Il est cependant vrai que les droits Anglo-américains qui accordent une particularité au contrat de prestations logistiques⁹ s'interrogent moins sur la validité des clauses limitatives de responsabilité. Il n'y a, en définitive, qu'en droit allemand que la question s'est brièvement posée, et depuis longtemps (*cf.* n° **Error! Reference source not found.**).

8. Droit luxembourgeois. En droit luxembourgeois, l'article 1150 du Code civil dispose que « *Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée* ». Tel que le précise Mathilde Scheffer, « la réparation en matière contractuelle ne comprend, sauf en cas d'inexécution dolosive, que le seul dommage normalement prévisible lors de la conclusion du contrat ; l'autonomie de la volonté des parties est ici consacrée »¹⁰.

⁶ À notre connaissance, ni la jurisprudence ni la doctrine ne se sont prononcées sur cette question.

⁷ Sur ce point, *cf.* *Responsabilité des prestataires de services. Liability for services rendered*. Colloque de l'Association internationale des sciences juridiques et de l'Institut suisse de droit comparé, Lausanne, 1er- 3 sept. 1993. Société de législation comparée, 1994.

⁸ Sur ce point, *cf.* Ph. Fouchard (sous la présidence de) : « Rapport final sur le statut de l'arbitre », *Bull CIA de la CCI*, vol. 7 n° 1, 1996.28, spéc. p. 32 et 43.

⁹ Pour qu'il y ait un contrat de prestations logistiques en droit américain, il faut une offre, une acceptation et une *consideration* (*US 7th Circuit Court of Appeal, Zemke vs City of Chicago, 13 novembre 1996, n° 96-1066, sur le site internet my.findlaw.com (http://laws.findlaw.com/7th/961066.html)* : « *The elements of a contract, taught like the ABC's to first-year law student, are offer, acceptance and consideration* ».).

¹⁰ M. Scheffer, les clauses limitatives de responsabilité contractuelle en droit luxembourgeois, Recherche pour le M2 droit comparé, Strasbourg, CDPF Université de Strasbourg, 2010/2011, disponible sur <http://cdpf.unistra.fr/travaux/obligations-biens/les-clauses-contractuelles/luxembourg/>.

9. A tempérer. Cette acceptation est toutefois à tempérer. Comme le rappelle la Cour d'appel luxembourgeoise dans un arrêt du 13 décembre 1984, « *une clause limitative ou exclusive de responsabilité contractuelle est jugée inefficace en cas de faute dolosive ou de faute lourde* »¹¹. Sont également exclues les clauses qui vident le contrat de sa substance¹². L'obligation, qui peut rester valable tout en étant diminuée, doit cependant maintenir une cause suffisante, tel que le précise l'article 1135 du Code civil et continue en disposant que « *Les conventions obligent non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature* ». L'analyse des clauses sera donc faite *in concreto*, afin que la volonté des parties soit terminée. L'article 1135-1 du Code civil dispose que « *Les conditions générales d'un contrat préétablies par l'une des parties ne s'imposent à l'autre partie que si celle-ci a été en mesure de les connaître lors de la signature du contrat et si elle doit, selon les circonstances, être considérée comme les ayant acceptées. Il appartient à la partie qui prétend qu'une clause d'un contrat n'a pas été préétablie d'en rapporter la preuve. Une clause est toujours considérée comme n'ayant pas fait l'objet d'une négociation individuelle lorsqu'elle a été rédigée préalablement par l'une des parties et que l'autre partie n'a, de ce fait, pas pu avoir d'influence sur son contenu, notamment dans le cadre d'un contrat d'adhésion. Le fait que certains éléments d'une clause ou qu'une clause isolée aient fait l'objet d'une négociation individuelle n'exclut pas l'application du présent article au reste d'un contrat si l'appréciation globale permet de conclure qu'il s'agit malgré tout d'un contrat d'adhésion* ».

10. Arrêt. C'est par l'application de cet article que la Cour de cassation, dans un arrêt du 2 février 2018¹³, établit que la preuve de l'acceptation desdites clauses (limitatives ou exonératoires) doit être expressément rapportée. D'ailleurs, la Cour d'appel a précisé que l'article 1135-1 du Code civil précité a « *pour but de subordonner l'opposabilité de ces conditions générales préétablies à leur acceptation en pleine connaissance de cause* »¹⁴.

11. Crée un déséquilibre. Selon le professeur Ancel, ces clauses peuvent créer un déséquilibre du contrat. Il explique ainsi qu'en cas d'abus dans ces clauses, « le droit luxembourgeois connaît d'ores et déjà une règle générale assurant ce type de contrôle qui a introduit le mécanisme de la lésion qualifiée »¹⁵.

12. Particularité. Le cas particulier des clauses pénales est à évoquer. Ces clauses peuvent être prévues par les parties, déterminant à l'avance l'indemnisation que devra payer la partie défaillante à son cocontractant en cas d'inexécution ou de mauvaise exécution du contrat. La clause pénale est définie par l'article 1152 du Code civil comme tel « *Lorsque la convention porte que celui qui manquera de l'exécuter paiera une certaine somme à titre de dommages-intérêts, il ne peut être alloué à l'autre partie une somme plus forte ni moindre* ». La Cour d'appel rappelle le second alinéa de l'article 1152 en affirmant que le juge a le pouvoir de réduire une clause forfaitaire en fonction du préjudice¹⁶.

¹¹ CA, 13 décembre 1984, Pas., n°29, p. 238.

¹² Lux., 21 mars 2003, n° 77/2003.

¹³ Cass. (Luxembourg), 2 février 2018, 9/18.

¹⁴ CA, 10 mai 2000, n° 21.656 et 21.860 du rôle.

¹⁵ P. Ancel, *Réformer le droit des contrats ? Analyse comparée autour du droit luxembourgeois*, sous la direction de P. Ancel et A. Prüm, Bruxelles, Larcier, 2020, P. 5.

¹⁶ CA, 9 novembre 1993, Pas., N° 29, p. 293.

B. La clause de la force majeure

13. Généralité. Voisine des clauses de sauvegarde, de MAC¹⁷, ou limitatives de responsabilité, la clause de la force majeure a du mal à trouver sa place. La notion de force majeure est pourtant connue. Prévues depuis 1804 à l'article 1148 ancien du Code civil, les conditions de la force majeure ont été définies par la jurisprudence : extériorité, imprévisibilité et irrésistibilité. La notion et les effets de la force majeure sur le contrat sont désormais prévus par l'article 1218 du Code civil issu de l'ordonnance n° 2016-131 du 1^{er} février 2016. Ce texte a conservé les conditions d'imprévisibilité et d'irrésistibilité. La condition d'extériorité est amoindrie, le texte faisant simplement mention de l'évènement « *échappant au contrôle du débiteur* ».

14. Ni prévoir, ni surmonter. En effet, l'on présente traditionnellement la force majeure comme un événement que le transporteur n'a pu ni prévoir, ni surmonter, malgré les soins et la diligence apportés à l'exécution de ses obligations. L'on a aussi considéré pendant longtemps que la force majeure libérait le débiteur si trois éléments étaient cumulativement réunis, à savoir : extériorité, imprévisibilité et irrésistibilité¹⁸. Ne bénéficiant jusqu'à peu encore d'aucune définition légale, la force majeure a été laissée à l'appréciation des juges laquelle, par essence, évolue¹⁹.

15. L'extériorité. L'extériorité est un événement rendant impossible l'exécution du contrat et indépendant de la volonté du prestataire. Si elle a un temps été nécessaire²⁰, elle a été par la suite le premier élément à être délaissé. Les juges allant jusqu'à considérer, par exemple, la grève de son propre personnel comme un cas de force majeure pour une entreprise²¹. Cette analyse va dans le sens du professeur Rodière qui ne retenait pas davantage l'extériorité comme élément de la force majeure²².

16. L'imprévisibilité. L'imprévisibilité est un événement s'évaluant en principe à la date de conclusion du contrat²³, ce qui implique qu'un commissionnaire de transport ne peut arguer

¹⁷ *Material adverse change* ou changement significatif défavorable

¹⁸ F. Chabas, Gaz. Pal. 1984, p. 108. « *La force majeure, plus qu'un événement, ce sont des caractères : rien n'est en soi force majeure, tout peut le devenir à condition d'être extérieur, imprévisible et irrésistible* ».

¹⁹ La charge de la preuve du cas de force majeure incombe à celui qui s'en prévaut, la détermination des circonstances exactes du dommage devant reposer sur des éléments probants (CA Paris, 18 juin 2020, n° 17/20854, FM Insurance et a. c/ Me X ès qual. et a.).

²⁰ Cass. ch. mixte, 4 déc. 1981, n° 79-14.207, Bull. civ. ch. mixte n° 8, D. 1982, p. 365, note Chabas ; Cass. 1^{re} civ., 26 mai 1994, n° 92-21.602, Bull. civ. I, n° 190, « le cas fortuit suppose nécessairement un événement extérieur à l'activité du débiteur de l'obligation ».

²¹ Récusant ou paraissant récuser la condition d'extériorité : Cass. 1^{re} civ., 6 oct. 1993, n° 91-16.568, BTL 1993, p. 742, cassant un arrêt ayant condamné un port sans rechercher si une grève sauvage de ses salariés ne l'avait pas mis « dans l'impossibilité absolue d'exécuter ses obligations par l'effet d'une cause étrangère qui ne lui était pas imputable ». À noter toutefois ces décisions récentes se référant aux trois critères classiques, donc aussi à l'extériorité (CA Paris, 21 mai 2014, n° 12/00772, Axa CS c/ Ciblex France et a., décision cassée, sur un autre point de droit par Cass. com., 3 mars 2016, n° 14-20.921 ; CA Metz, 17 mars 2015, n° 11/02733, Covea Fleet et a. c/ Sed Logistique et a., BTL 2015, p. 207 ; CA Versailles, 9 juill. 2019, n° 18/00476, UPS France c/ TMKI, décision partiellement cassée, sur d'autres points de droit, par Cass. com., 25 mars 2021, n° 19-22.708, arrêt P ; enfin CA Douai, 12 sept. 2019, n° 18/01021, Sté Hamon d'Hondt c/ Thyssenkrupp Materials France, en matière de vente).

²² Rodière, R. (1977). *Droit des transports terrestres et aériens* (éd. 2e édition). Dalloz.

²³ Cass. com., 8 mars 2011, n° 10-12.807, BTL 2011, p. 190 ; Cass. com., 22 janv. 2013, n° 11-28.083 ; CA Paris, 29 mai 2013, n° 10/14262, Helvetia c/ Tatex et a., BTL 2013, p. 398 ; CA Versailles, 4 déc. 2003, n° 02/00068,

de la force majeure à propos des événements du Liban, déjà connus au moment où il a accepté l'opération²⁴, ou encore de la congestion chronique de certains ports, comme celui de Tripoli²⁵ et d'une nature telle qu'il n'aurait pu être prévu par un homme prudent et avisé, si cette condition a été appliquée fidèlement pendant de nombreuses années, voire même avec une extrême rigueur²⁶, elle s'est trouvée peu à peu battue en brèche. Ainsi la première chambre civile de la Cour de cassation a-t-elle affirmé que « *l'irrésistibilité de l'événement est à elle seule constitutive de force majeure, lorsque sa prévision ne saurait permettre d'en empêcher les effets* »²⁷, tandis que la chambre commerciale de la même Cour opérait elle aussi revirement en énonçant que « *l'irrésistibilité de l'événement est, à elle seule, constitutive de la force majeure lorsque sa prévision ne saurait permettre d'en empêcher les effets, sous réserve que le débiteur ait pris toutes les mesures pour éviter la réalisation de l'événement* »²⁸.

17. Distinction. Sur la notion d'imprévisibilité, relevons en outre cette analyse de la Cour de Paris faisant la distinction entre un vol « simple » et un vol présentant des caractéristiques « hors du commun » : « *Mais considérant que la circonstance que le vol avait été envisagé au moment de la conclusion du contrat et ait donné lieu à des clauses spécifiques, ne saurait suffire à le rendre prévisible dans toutes les hypothèses ; qu'en effet, si un vol simple, dépourvu de toutes circonstances particulières, ne saurait en tout état de cause être qualifié d'événement imprévisible et irrésistible, diverses mesures préventives pouvant être envisagées dans le contrat et effectivement prises afin d'éviter sa réalisation, le vol de l'espèce caractérise une situation de guet-apens, commis en réunion et avec violence qui ne pouvait être prévisible au moment de la signature du contrat* »²⁹. Relevons aussi, de la même Cour, cette assertion selon laquelle « *un incendie fait partie des aléas prévisibles des opérations de transport* »³⁰.

18. L'irrésistibilité. L'irrésistibilité s'analyse au moment même de la réalisation de l'événement et implique « la double impossibilité d'empêcher l'événement de se produire et d'exécuter l'obligation contractuelle une fois l'événement survenu, laissant le débiteur dépourvu de tout moyen matériel ou juridique de remédier à ses conséquences »³¹. On relèvera que depuis quelques années, la Cour suprême a plus volontiers parlé d'« inévitabilité » et d'« insurmontabilité »³², rejoignant en cela la Convention CMR (*cf. n° Error! Reference source not found.*).

19. Position de la Cour de cassation en assemblée plénière. Enfin, l'assemblée plénière s'est employée récemment à bâtir une définition commune à tous, certes en laissant

ATS et a. c/ TAC, BTL 2004, p. 175 ; se reporter également à Cass. 1^{re} civ., 18 mai 1989, n° 87-16.051, BT 1989, p. 513.

²⁴ CA Paris, 9 févr. 1984, BT 1985, p. 13.

²⁵ CA Paris, 15 mars 1991, SCTT Paris c/ Sagatrans et a.

²⁶ Cass. 1^{re} civ., 4 févr. 1997, n° 94-22.203, BTL 1997, p. 183, estimant qu'un vol avec mise en scène ne constituait pas un cas de force majeure et ajoutant qu'il était forcément prévisible puisque le voiturier s'était assuré contre ce risque ; plus récemment, Cass. com., 8 mars 2011, n° 10-12.807, *précité*.

²⁷ Cass. 1^{re} civ., 9 mars 1994, n° 91-17.459, Bull. civ. I, n° 91, à propos d'un vol à main armée dans un hôtel ; Cass. 1^{re} civ., 10 févr. 1998, n° 96-13.316, Bull. civ. I, n° 53.

²⁸ Cass. com., 1^{er} oct. 1997, n° 95-12.435, Bull. civ. IV, n° 240, BTL 1997, p. 708 ; définition reprise par CA Paris, 6 avr. 2005, n° 04/14140, HF Transport c/ Walbaum et a., BTL 2005, p. 310 ; dans le même ordre d'idée, Cass. com., 28 mars 1995, n° 93-16.270, Bull. civ. IV, n° 110, BTL 1995, p. 263.

²⁹ CA Paris, 23 mai 2012, n° 11/08015, Helvetia c/ Gerling Industrie Versicherung, BTL 2012, p. 393, sur renvoi de Cass. com., 8 mars 2011, n° 10-12.807, *précité* ; plus récemment, s'inscrivant en un sens diamétralement opposé, la même cour énonce : « Au regard de la nature et de la valeur des biens entreposés, le vol, qu'il soit simple ou qualifié (en réunion, avec menace d'une arme etc.) était un événement prévisible lors de la conclusion du contrat », CA Paris, 3 nov. 2020, n° 18/27704, Sté Traser c/ Axa CS et a.

³⁰ CA Paris, 29 mai 2013, n° 10/14262, *précité*.

³¹ CA Douai, 5 sept. 1991, n° 7134/90, Sica Nord Céréales c/ X, BTL 1993, p. 148.

³² Cass. com., 29 févr. 2000, n° 97-17.707, Bull. civ. IV, n° 45, BTL 2000, p. 212

toujours de côté l'extériorité, mais en réaffirmant la prééminence des critères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité relevant, en matière délictuelle : « *si la faute de la victime n'exonère totalement le gardien qu'à la condition de présenter les caractères d'un événement de force majeure, cette exigence est satisfaite lorsque cette faute présente, lors de l'accident, un caractère imprévisible et irrésistible* »³³, et précisant, en matière contractuelle cette fois, l'imprévisibilité s'appréciant là non pas au jour du fait dommageable mais au moment de la conclusion du contrat : « *mais attendu qu'il n'y a lieu à aucuns dommages-intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit, qu'il en est ainsi lorsque le débiteur a été empêché d'exécuter par la maladie, dès lors que cet événement, présentant un caractère imprévisible lors de la conclusion du contrat et irrésistible dans son exécution, est constitutif d'un cas de force majeure* »³⁴.

20. Décision de la Cour de Paris. On relèvera cette décision de la cour de Paris qui opère synthèse et met en exergue la spécificité de la matière transport en énonçant : « Sous l'empire du droit applicable au litige, avant l'ordonnance du 10 février 2016, la force majeure n'était pas définie par la loi. La jurisprudence a imposé que le fait exonératoire revête deux caractères cumulatifs : irrésistibilité et imprévisibilité. L'irrésistibilité s'apprécie toujours au moment de la survenance du fait dommageable. L'imprévisibilité, en matière contractuelle, s'apprécie en principe lors de la conclusion du contrat. Toutefois, en droit des transports, le caractère imprévisible de l'événement renvoie à la capacité du transporteur d'agir en professionnel responsable qui, envisageant les risques de son action, prend toutes les précautions qui s'imposent à lui raisonnablement. Ainsi, il a été admis que même si l'événement pouvait être prévisible pour le transporteur, le vol réalisé avec violences aurait tout de même eu lieu sans qu'il puisse en empêcher les effets, ce qui constitue pour lui une circonstance exonératoire. Cette jurisprudence a été consacrée à l'article 1218 nouveau du code civil, qui définit la force majeure, en matière contractuelle, comme « l'événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées » et qui empêche l'exécution de son obligation par le débiteur. Il en résulte toutefois, qu'en matière de transport, la reconnaissance de la force majeure suppose l'absence de toute faute du transporteur, susceptible d'avoir concouru à la réalisation de l'événement dommageable »³⁵.

21. La clause de force majeure à l'épreuve de l'épidémie de Covid-19. Bien qu'importante, la notion de force majeure a rencontré un regain d'intérêt du fait de la pandémie de Covid-19. Elle a rappelé l'impérieuse nécessité d'en prévoir les effets sur l'exécution du contrat. Le Code civil, en son article 1148, dispose qu'« *Il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit* ». Dans son arrêt du 12 mars 2020, la Cour d'appel de Colmar (France)³⁶ a expliqué, au sujet de la pandémie, que « *ces circonstances exceptionnelles [...] revêtent le caractère de la force majeure, étant extérieures, imprévisibles et irréversibles [...]* ». Certains auteurs estiment que « la pandémie combinée aux mesures strictes prises par les gouvernements pour éviter la propagation du virus

³³ Cass. ass. plén., 14 avr. 2006, n° 04-18.902, Bull. civ. ass. plén., n° 6

³⁴ Cass. ass. plén., 14 avr. 2006, n° 02-11.168, Bull. civ. ass. plén., n° 5 ; définition reprise, par exemple, par CA Paris, 1^{er} févr. 2012, n° 09/14754, Transports Breger & Cie et a. c/ Ace European et a.

³⁵ CA Paris, 25 févr. 2021, n° 18/02895, Amlin Europe c/ Me X ès qual., BTL 2021, n° 3822, p. 141 ; voir aussi CA Paris, 15 avr. 2021, n° 19/09507, Aviva Assurances c/ Le Beller & Fils Transports et a.

³⁶ CA Colmar (6^e ch.), 12 mars 2020, n° 20/01098.

Covid-19 sont susceptibles de persister et pourraient permettre aux parties de suspendre leurs obligations contractuelles en cas de force majeure »³⁷.

21.1. En cas d'épidémie. En effet, depuis mars 2020, nombreux sont ceux (particuliers ou professionnels, personnes physiques ou morales) qui ont interrogé avec appréhension les contrats qui les liaient, pour savoir si ceux-ci contenaient des prévisions relatives à une épidémie et si cette dernière et les effets qu'elle avait causés à la vie économique pouvaient être regardés comme un cas de force majeure permettant de justifier l'inexécution de leurs obligations. Dans la plupart des cas, ces contractants ont dû constater que l'hypothèse de la force majeure n'était pas ou mal prévue. On relève d'ailleurs avec étonnement, si ce n'était pas si grave, que dans les exemples de force majeure donnés par la littérature juridique, il est fait mention d'attentats, de tempêtes, d'inondations, d'émeutes ou encore d'embargo, mais rarement d'épidémie.

21.2. Délicat à appréhender. Du fait de son imprévisibilité, la notion de force majeure est, presque par nature, rétive à toute prévision contractuelle. L'évènement de force majeure est nécessairement délicat à appréhender. Et quand bien même il le serait par une stipulation du contrat, la mise en œuvre de cette clause demeure largement tributaire d'une appréciation très factuelle opérée *a posteriori* par le juge.

21.3. Illustration. L'épidémie en est une bonne illustration. Tandis que les épidémies de Sras, de grippe H1N1, de dengue ou encore de Chikungunya n'ont pas été regardées comme constitutives de cas de force majeure rendant impossible l'exécution des contrats concernés, l'ordonnance de référé du tribunal de commerce de Paris rendue le 20 mai 2020 dans un litige opposant la société Total Energie et EDF a, elle, retenu que la diffusion de la Covid-19 revêtait les caractères de la force majeure³⁸. Plus que sa nature, ce sont les effets de l'évènement qui en font un cas de force majeure.

21.4. Surmonter les difficultés. Pour surmonter les difficultés suscitées par la force majeure, Guillaume Valdelièvre, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, a énuméré trois séries de prévisions qui peuvent être faites par la clause de force majeure³⁹. Tout d'abord, il s'agit de déterminer l'évènement pouvant recevoir la qualification de force majeure (*cf. n°21.4 ci-dessous*). On peut ensuite prévoir les conditions de la mise en œuvre de la clause (*cf. n° 27 ci-dessous*) et enfin déterminer les effets de la force majeure (*cf. n° 29 ci-dessous*), ces deux derniers points appelant moins de développements.

22. Définition contractuelle des cas de force majeure. On identifie trois façons essentielles de procéder pour définir les cas de force majeure : soit en établissant une liste des évènements visés, soit par exclusion avec une liste d'évènements ne pouvant être qualifiés de cas de force majeure, soit enfin en donnant des critères d'identification des cas de force majeure.

23. Types d'évènements. Tout d'abord, la liste des évènements constitutifs de cas de force majeure peut être de deux types : soit elle est faite à titre indicatif, soit elle est limitative. Que l'on choisisse l'une ou l'autre hypothèse, il faut le dire de manière claire et précise pour ne pas s'exposer à l'interprétation souveraine de la clause par le juge. Les avantages et inconvénients de ces deux types d'énumération (indicative ou limitative) sont opposés. Là où la liste indicative

³⁷ « Force Majeure in Luxembourg from the erspective of common aw jurisdictions », Wildgen Luxembourg Law Firm, mis en ligne le 2 avril 2020, disponible sur <https://www.wildgen.lu/our-insights/article/force-majeure-luxembourg-perspective-common-law-jurisdictions>.

³⁸ AJ contrat 2020, p. 335

³⁹ Valdelièvre, G. (2020, Décembre 1er). La clause de la force majeure à l'épreuve de la pandémie Covid-19. *Revue Lamy Droit civil*, N° 187.

permet de ne pas figer la notion de force majeure, la liste limitative a l'intérêt d'éviter toute incertitude sur les cas pouvant relever de cette force majeure.

24. Agir par exclusion. Ensuite, le contrat peut agir par exclusion en prévoyant expressément les cas dans lesquels la force majeure ne saurait être admise. On parle parfois dans cette hypothèse de clause de garantie ou de répartition des risques.

25. Conditions constitutives. Enfin, plutôt que de procéder à une énumération, la clause peut porter sur les conditions constitutives de la force majeure, soit en accroissant les exigences, soit en les diminuant. On exclura par exemple une des trois conditions de la force majeure ou on les définira de manière plus détaillée, en l'adaptant au type de contrat en cause et aux hypothèses de force majeure qui pourraient être rencontrées. Lorsque l'on agit ainsi sur les conditions de la force majeure, il faut prendre garde de ne pas exposer cette stipulation à la qualification de clause abusive, si le contrat est conclu avec un consommateur (*cf. n°4.2 ci-dessus*).

26. Entre partenaires. Entre partenaires commerciaux, il ne faut pas que la clause puisse être regardée comme instaurant un déséquilibre significatif dans les droits et obligations des parties, au sens de l'article L. 442-1, I 2° du Code de commerce, voire, hors de toute relation d'affaires, au sens de l'article 1171 du Code civil. Il en sera ainsi si, du fait de cette stipulation, la force majeure ne peut plus être invoquée et que le cocontractant peut se voir reprocher une inexécution en toutes circonstances, ou, à l'inverse, si le cocontractant peut se voir opposer la force majeure justifiant l'inexécution au moindre prétexte.

27. Prudence. Au-delà de l'évènement lui-même qui pourrait être regardé comme constitutif d'un cas de force majeure, il peut être prudent de convenir également que les effets de cet évènement relèvent de la force majeure. Ainsi, dans la présente crise sanitaire, l'épidémie est l'évènement constitutif de force majeure. Toutefois, ce qui a pu empêcher l'exécution des contrats, ce n'est pas forcément l'épidémie elle-même, mais les mesures administratives de restriction des libertés qui ont été prises pour stopper l'épidémie. La force majeure est alors en quelque sorte le fait du prince procédant de l'épidémie. Et celui-ci est peut-être plus imprévisible et irrésistible que le virus lui-même.

28. Conditions de mise en œuvre de la clause de force majeure. La clause de force majeure ne doit pas omettre ensuite de prévoir les conditions de sa mise en œuvre. Il est prudent de déterminer la forme et le délai dans lesquels une partie portera à la connaissance de l'autre l'existence d'un cas de force majeure l'empêchant d'exécuter le contrat. La clause pourra encore prévoir les modes de preuve de cet empêchement.

29. Niveaux d'importance. La prévision semble moins importante que celles relatives à l'identification des cas de force majeure ou aux effets d'une telle force majeure. Elle demeure essentielle pour la mise en œuvre d'une telle clause reposant sur une notion largement tributaire de l'appréciation du juge. Prévoir et organiser les modalités de preuve du cas de force majeure permet de réduire significativement le débat juridictionnel sur cette preuve.

30. Prévision des effets de la force majeure. Une distinction essentielle s'impose quant aux effets : le cas de force majeure empêche-t-il définitivement ou provisoirement l'exécution du contrat ? La clause doit ainsi prévoir les conséquences de l'évènement de force majeure selon que celui-ci rend provisoirement ou définitivement impossible l'exécution du contrat. Dans le premier cas, il faudra également envisager le délai dans lequel l'exécution peut être remise en œuvre sans faute. Il faudra prévoir encore les effets sur les pénalités, les frais ou les intérêts attachés à l'exécution.

31. Déterminer quand. La prévision des effets impose en outre de déterminer à partir de quand l'empêchement peut être raisonnablement regardé comme ayant cessé ou ne pouvant plus justifier l'inexécution du contrat ? Une nouvelle fois, la présente crise montre l'importance de ces questions : d'une impossibilité totale pendant la première période dite de confinement, l'exécution du contrat peut être devenue simplement plus contraignante au moment du « déconfinement », ou encore lors de la deuxième période de « confinement ».

32. Indisponibilité. Toute prévision sur les effets de la force majeure est donc indispensable pour que, au-delà de l'évènement perturbateur de la vie du contrat que constitue cette force majeure, la poursuite, ou le dénouement, de ce contrat soit organisée au mieux.

33. Rédaction. Si la rédaction de la clause de force majeure est délicate et exige d'appréhender beaucoup de points, la crise sanitaire actuelle montre en tout cas qu'il est toujours préférable de s'essayer à une telle rédaction que de laisser le contrat silencieux sur ce sujet.

II. Les limites propres au transport et à la logistique

34. Interrogations. Qu'est-ce qui, au moment de prononcer la réparation des dommages subis par la marchandise du fait du professionnel de transport, conduit à s'intéresser au type de la marchandise transportée, au tonnage du véhicule, à la faute personnelle du commissionnaire, aux notions de perte, d'avarie et du retard ? En d'autres termes, pour donner effet à la responsabilité civile du PSL, quels sont les mécanismes mis en jeu ?

35. Hypothèse. L'interrogation n'est pas une *terra incognitae*. Les contrats types et la convention CMR ont mis en lumière certaines mesures pour encadrer la responsabilité du professionnel de transport. En effet, la réparation des dommages du fait du professionnel de transport a ses limites propres et la conception qui viserait à l'étendre à l'entier droit de la logistique est critiquable. Cette première donnée, une fois démontrée, permet de laisser émerger l'hypothèse selon laquelle le principe de responsabilité civile du professionnel de transport dépendrait du type de la marchandise transportée, du tonnage du véhicule ou de la faute personnelle du professionnel de transport. En ce sens, il convient de voir en quoi le principe de responsabilité civile du PSL possède des limites propres qui lui interdisent de gouverner seul tous les effets de la responsabilité civile. Pour mener à bien notre analyse nous partirons des contrats types et finirons par la convention CMR.

36. Contrat type général de transport de marchandises. A défaut de clause organisant la réparation des dommages subis par la marchandise en cours de transport du fait du transporteur, son propriétaire (à savoir celui qui supporte les risques de la marchandise) se verra automatiquement opposer la clause limitative de responsabilité prévue audit contrat type. Cette clause (article 21 du contrat type pour les pertes et avaries) encadre la responsabilité du professionnel de transport ; elle est en général, selon le type de marchandises transportée, loin de couvrir l'intégralité du préjudice subi. Le transporteur est tenu de verser une indemnité pour la réparation des dommages dont il est responsable. Pour les envois inférieurs à 3 tonnes, cette indemnité ne peut excéder 23 euros par kg de poids brut de marchandises manquantes sans pouvoir dépasser 750 euros par colis, et pour les envois supérieurs ou égaux à trois tonnes, elle ne peut excéder 14 euros par kg de poids brut de marchandises manquantes ou avariées sans pouvoir dépasser, par envoi une somme supérieure au produit du poids brut de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par 2 300 (art. 21).

37. Préjudice prouvé. En cas de préjudice prouvé résultant d'un retard à la livraison du fait du transporteur, celui-ci est tenu de verser une indemnité qui ne peut excéder le prix du transport (droit, taxes et frais divers exclus : art. 22.3).

38. Clauses limitatives. Les rapports du commettant et du commissionnaire n'étaient pas, jusqu'alors régis de façon supplétive par un tel contrat type. Les commissionnaires ne disposaient pas, notamment, des toutes-puissantes clauses limitatives d'origine conventionnelle s'ils avaient des conditions générales de service organisant de telles limitations.

39. Contrat type de commission de transport. En application des articles L. 132-4 et L. 132-5 du Code de commerce, le commissionnaire est garant de « l'arrivée des marchandises » dans les délais prévus et des « avaries ou pertes des marchandises ». À chaque fois que sa responsabilité personnelle peut être engagée pour manquement à cette obligation de résultat en tant que professionnel de l'organisation de transport, le commissionnaire doit, à défaut de prévision contraire, réparer l'intégralité du préjudice subi.

40. Avant le décret du 5 avril 2013. Avant le décret du 5 avril 2013, le seul moyen pour le commissionnaire de limiter sa responsabilité personnelle (qui a connu d'importants développements jurisprudentiels) était de prévoir une clause limitative de sa responsabilité propre dans ses conditions générales de prestations de services. Il devrait aussi s'assurer de l'acceptation expresse de ladite clause par son client, le commettant, conformément au principe de formation des contrats qui impose que les conditions générales de vente ou de service soient connues et acceptées par le contractant pour être valablement invoquées.

41. Conditions générales de vente. En effet, les commissionnaires, par l'intermédiaire de leurs organisations professionnelles, avaient mis au point des conditions générales de vente pour leurs adhérents, qui prévoyaient des clauses limitatives de responsabilité. Les difficultés étaient que ces conditions générales n'étaient rien d'obligatoire et qu'elles n'étaient pas toujours acceptées par les commettants. De plus, même lorsqu'une clause limitative de responsabilité avait été prévue, elle risquait d'être analysée comme vidant de son objet d'obligation essentielle du contrat de commission, selon la jurisprudence *Chronopost* et *Faurecia* réputant non écrite une clause limitative contraventionnelle de responsabilité qui contredit la portée de l'engagement souscrit⁴⁰.

42. Clauses d'origine légale. Les clauses limitatives de responsabilité d'origine légale prévues par les contrats types utilisés par les transporteurs ne connaissent pas de tels écueils. Issues d'un débat entre représentants de la profession sous le contrôle du ministère des Transports et donnant lieu à une approbation par décret, elles sont réputées connues de tous : le problème de leur connaissance par le cocontractant chargeur ne se pose pas ; elles sont applicables de plein droit à titre supplétif : le problème de leur acceptation ne se pose pas non plus ; elles sont nécessairement valables car, outre le fait qu'il est toujours possible d'y déroger, elles ont fait l'objet d'une négociation entre représentants de la profession finalisée par une consécration réglementaire ; le problème d'une contradiction entre elles et une obligation essentielle du contrat ne peut donc pas exister.

43. Désormais. On comprend alors pourquoi la profession réclamait depuis plusieurs années un contrat type commission qui stipule les limites d'indemnité pour faute personnelle et une définition (plus restrictive) des obligations du commissionnaire, afin de rééquilibrer les

⁴⁰ Cass. Com., 9 juillet 2002, n° 99-12.554, *RJDA*, 1/03, n° 23 et Cass. (ch. Mixte), 22 avril 2005, n° 03-14.112, *RJDA*, 7/05, n° 808, affaire *Chronopost* ; Cass. Com., 13 février 2007, n° 05-17.407, *RJDA*, 10/07, n° 928 et Cass. Com., 29 juin 2010, n° 09.11.841, *RJDA*, 11/10, n° 1031, affaire *Faurecia c. Oracle*.

droits et obligations des parties au contrat et d'offrir au commissionnaire un cadre juridique de même inspiration que celui dont disposaient les transporteurs. Ainsi, désormais avec l'article 13 du contrat type commission, le commissionnaire bénéficie d'une clause limitative de responsabilité ainsi rédigée : « *Le commissionnaire de transport est présumé responsable des dommages résultant du transport, de son organisation et de l'exécution des prestations accessoires et des instructions spécifiques. L'indemnisation du préjudice prouvé, direct et prévisible, s'effectue dans les conditions suivantes :*

43.1. Article 13.1 Responsabilité du fait des substitués. *La réparation de ce préjudice prouvé due par le commissionnaire de transport est limitée à celle encourue par le substitué dans le cadre de l'envoi qui lui est confié. Quand les limites d'indemnisation des substitués ne sont pas connues ou ne résultent pas de dispositions impératives, légales ou réglementaires, elles sont réputées identiques à celles relatives à la responsabilité personnelle du commissionnaire de transport.*

43.2. Article 13.2 Responsabilité personnelle du commissionnaire de transport. *Sauf faute intentionnelle ou inexcusable, l'indemnité pour faute personnelle prouvée du commissionnaire de transport est strictement limitée conformément aux dispositions ci-après :*

43.3. Article 13.2.1 Perte avarie de la marchandise. *La réparation due par le commissionnaire de transport est égale à 20 euros par kilogramme de poids brut de marchandise manquante ou avariée sans pouvoir excéder une somme supérieure au produit du poids brut de la marchandise de l'envi exprimé en tonne multiplié par 5 000 euros.*

43.4. Article. 13.2.2 Retard. *En cas de préjudice prouvé résultant d'un retard à la livraison, la réparation des dommages est limitée au prix de la prestation de la commission de transport (droit, taxe et frais divers exclus) ... ».*

44. La pratique. Il convient à présent de voir comment la pratique va s'emparer de ce nouveau contrat type pour y déroger ou non. En toute occurrence, nous pouvons déjà retenir que ces clauses limitatives de responsabilité pour perte et avarie ou retard à la livraison vont servir de bouclier à chaque fois que la responsabilité personnelle du commissionnaire sera plus particulièrement retenue. Il ne sera plus possible en principe pour le commettant de se prévaloir de l'inopposabilité de la clause qui reprendrait les dispositions de l'article 13.2, ou d'invoquer son caractère réputé non écrit. Même s'il démontrait qu'elle vide de sa substance l'obligation du commissionnaire en cas de manquement à une obligation essentielle, comme le droit commun des clauses limitatives peut l'autoriser, il serait rattrapé par les dispositions du contrat type qui valident cette clause.

45. Pour tomber les limitations. Seule la faute inexcusable prévue par l'article L 133-8 du Code de commerce issu de la loi 2009-1503 du 8 décembre 2009⁴¹ permettra au commettant/donneur d'ordre de faire tomber les limitations de responsabilité que le commissionnaire lui opposera. Mais démontrer la faute inexcusable est, sur le terrain de la preuve, une lourde charge, car il doit s'agir d'une « *faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable* ». À chaque fois que les parties n'auront pas dérogé aux contrat types, les clauses limitatives des responsabilités du commissionnaire (comme celles des transporteurs) seront donc quasi

⁴¹ Notion propre au contrat de transport et au contrat de commission qui a remplacé la notion de faute lourde initialement utilisée et qui se situe, en termes de gradation de la faute, encore un cran au-dessus.

imparables : c'est là toute la force des clauses limitatives de responsabilité d'origine légale par rapport à celles d'origine conventionnelle.

46. A l'international sous la convention CMR. Le transport international de marchandises par route est régi par la Convention de Genève du 19 mai 1956, dite convention CMR. La Cour d'appel luxembourgeoise, dans son arrêt du 27 mai 2009⁴², a fait une interprétation de la convention CMR, concernant les articles 34 à 36 qui visent l'hypothèse de transports successifs : « Il y a transport successif lorsque, en vue de l'exécution d'un seul contrat de transport de marchandises, plusieurs transporteurs appartenant à un même mode de transport, prennent successivement en charge, une même marchandise, sans réception intermédiaire et sous le couvert d'une même lettre de voiture⁴³.

47. Transports successifs. L'hypothèse de transport successifs n'est pas à confondre avec la commission de transport. Il y a commission de transport lorsqu'une personne s'engage, moyennant rémunération, à effectuer un transport de marchandises, mais fait effectuer ce transport en son nom propre et pour son propre compte par un autre transporteur. En occurrence, la responsabilité d'une société B, avec laquelle une société A n'a pas conclu de contrat de transport, ne saurait, sur base des articles 34 à 36 de la convention CMR, être engagée à titre de transporteur successif étant donné que son acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture ne sont pas établies et qu'on ignore par ailleurs si elle a été le premier transporteur, le dernier transporteur ou le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours duquel le sinistre s'est prétendument produit.

48. Article 3 de la CMR. Aurait-il eu commission de transport en ce sens qu'une société C, qui a conclu le contrat de transport avec la société A, aurait fait effectuer tout le transport par la société B, la responsabilité de la société B ne saurait être engagée, seule la responsabilité de la société C pouvant en ce cas de figure être envisagée sur base de l'article 3 de la convention CMR.

49. Les premiers juges. Il suit de l'ensemble des considérations qui précèdent que les premiers juges ont à juste titre débouté la société A de sa demande en responsabilité ».

50. Les causes exonératoires. L'article 17 de la convention CMR prévoit deux catégories de causes d'exonération : les causes générales (art. 17, § 2) et les risques particuliers (art. 17, § 4) qui ne s'appliquent en cas de retard. Les causes « générales », au nombre de quatre, sont : la faute de l'ayant droit ; un ordre de celui-ci ne résultant d'une faute du transporteur ; le vice propre de la marchandise ; enfin, des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

51. Preuve certaine et complète. Comme en droit français, le transporteur devra, pour en bénéficier, prouver de façon certaine et complète que le dommage résulte de l'une d'entre elles (art. 18, §1). Si le vice propre de la marchandise recouvre le même concept que celui défini en transport intérieur, la faute de l'ayant droit ne peut recouvrir ici que les situations où il y a un défaut d'information ou une mauvaise rédaction des documents de transport, dans la mesure où l'insuffisance d'emballage, ou la défectuosité de chargement, entrent dans le concept de risques particuliers spécialement visés au paragraphe 4 de l'article 17. La portée dudit article 17, paragraphe 2, se trouve ainsi sérieusement restreinte en ce qui concerne la faute de l'ayant droit. Quant à l'ordre de l'ayant droit, il ne peut guère s'agir que d'instructions données au transporteur, soit sur la lettre de voiture, soit ultérieurement en vue de la modification du contrat

⁴² N° de rôle 33.330

⁴³ J. Putzeys, Le contrat de transport routier de marchandises, n° 285.

ou par suite d'un empêchement au transport. La quatrième cause retenue par la CMR n'est pas sans nous rappeler la notion de force majeure sans englober toutefois le caractère d'imprévisibilité. Il suffit que l'évènement ait été inévitable dans sa cause et que ses effets aient été insurmontables. Jusque-là, il existe peu de différence entre le droit français et les règles internationales : même présomption de responsabilité, mêmes causes libératoires, même nature de preuve à la charge du transporteur. L'originalité du système se trouve en fait dans les risques particuliers, puisqu'il suffit au transporteur d'établir que le dommage a pu résulter d'un des six risques limitativement énumérés, pour qu'il y ait présomption qu'il en résulte effectivement.

52. Les risques particuliers. La charge de la preuve se trouve alors renversée (art. 18, §2, CMR), puisque c'est au réclamant de démontrer l'absence de rôle causal de l'évènement dénoncé par le transporteur. La CMR énumère six catégories de risques particuliers. Le premier est l'emploi de véhicules ouverts et non bâchés, à condition qu'il ait été expressément convenu avec l'expéditeur et qu'il soit mentionné sur la lettre de voiture, à défaut, le transporteur pourrait se voir se reprocher l'utilisation d'un véhicule inadapté. Le second trouve son origine dans l'absence ou la défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou mal emballées. Cependant, le transporteur ne peut pas se prévaloir des insuffisances d'emballage apparentes à propos desquelles il n'a pas formulé de réserves valables lors de la prise en charge. La troisième cause privilégiée est relative à la manutention, au chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour leur compte. Comme nous l'avons déjà souligné, cette cause d'exonération est appréciée très sévèrement par les tribunaux⁴⁴ français au prix d'une interprétation très libérale de la convention. En effet, l'article 8 de la CMR, qui définit les diligences du transporteur en matière de reconnaissance de l'envoi au départ, se borne à lui imposer la vérification de l'état apparent de la marchandise et de son emballage, alors que la jurisprudence française impute au transporteur une obligation supplémentaire de contrôle du chargement et de l'arrimage réalisé par l'expéditeur que l'on ne trouve nulle part inscrite dans la convention. Le transporteur conservera la responsabilité partielle des dommages causés par le défaut du chargement ou de l'arrimage réalisé par l'expéditeur, si le vice était apparent et qu'il n'a pas pris de réserve à cet égard⁴⁵. La quatrième cause est relative à la nature particulière de certaines marchandises rendant leur transport plus délicat. Ces risques sont cités parmi d'autres, car l'énumération de l'article 17, paragraphe 4-d, de la CMR n'est pas limitative. Mais il n'est pas toujours aisé de distinguer cette cause exonération de vice propre. Selon un auteur⁴⁶, ce quatrième « risque particulier » se distingue de la notion de vice propre en ce que « cette dernière s'applique généralement à une anomalie affectant une unité déterminée à l'intérieur d'une catégorie de marchandises, les autres étant saines et normalement transportables, alors qu'ici, ce sont toutes les marchandises d'une même espèce qui sont identiquement exposées à des risques plus élevés du fait de leurs caractéristiques génétiques ». L'insuffisance ou l'imperfection des marques ou des numéros des colis est le cinquième cas de risque particulier. Rappelons néanmoins que le transporteur est tenu, lors de la prise en charge, de vérifier l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros. Enfin, la sixième cause a trait au transport d'animaux vivants. Cette dernière comporte en effet des risques qui n'existent pas quand il s'agit de choses inanimées. C'est la raison pour laquelle la convention CMR érige cette activité en « risque particulier » (art. 17, § 4-f, CMR), sous conditions, cependant, que le transporteur commence par prouver qu'il a pris « toutes les mesures lui incombant normalement, compte

⁴⁴ Cass. Com., 3 mai 1976, *BT*, 1976, p. 371 ; Cass. Com., 1er décembre 1992, *Bull. civ.*, IV, n° 388.

⁴⁵ Cass. Com., 22 juillet 1986, *BT*, 1986, p. 516.

⁴⁶ P. Brunat, *Lamy Transport*, t. 1, Paris, Lamy, 1996, n° 516.

tenu des circonstances » et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui lui ont été données (art. 18, §, CMR).

III. Jurisprudence⁴⁷

53. La convention. Une société est liée par contrat-cadre avec un PSL. Cette convention distingue, d'une part, les prestations transport proprement dites et, d'autre part, les autres opérations (quai-roulage, réception, magasinage, emballage-colisage, expédition produits finis, facturation) régies par un cahier des charges, dit UDC. Le contrat-cadre définit également la responsabilité du PSL selon la nature des prestations :

54. Les opérations. En ce qui concerne le transport national (y compris les opérations de manutention annexes), il prévoit une limite d'indemnité de 200 F par kilo, plafonnée à 1 MF par chargement et portée à 5 MF en cas de faute lourde). S'il s'agit d'un transport international, le contrat fait référence aux limitations des diverses Conventions (CMR, Varsovie, Bruxelles), « montées » à 5 MF maxi en cas de faute lourde (restrictions d'ailleurs nulles en raison du caractère d'ordre public de ces Conventions...). Pour ce qui est des autres opérations, l'indemnité est plafonnée à 5 MF maxi par sinistre.

55. Faits. Le prestataire procède, dans ses locaux de Pompignan, au chargement d'un matériel devant être acheminé par route dans un autre de ses entrepôts (sis à Fréjorgues). Au cours de cette opération, le châssis d'un ordinateur bascule d'un chariot. Le client soutient que le dommage est survenu dans le cadre d'un contrat d'entreprise et qu'il peut prétendre à indemnisation totale, le préjudice (2 354 238,73 F) étant inférieur au plafond de 5 millions de francs. Le PSL rétorque qu'il s'agit d'une opération de manutention connexe au contrat de transport, de sorte que la prescription annale de l'article 108 du Code de commerce est acquise. En tout état de cause, ajoute-t-il, l'indemnité ne saurait excéder les limites propres au transport.

56. Réfutation. Le Tribunal réfute cette thèse : s'agissant d'un déplacement interne à l'entreprise du PSL, le transport était accessoire au contrat d'entreprise et plus particulièrement à la prestation d'emballage confiée au PSL.

57. Décision. Les juges ajoutent qu'il importe peu que le matériel ait été palettisé et partiellement emballé. Quant au montant de l'indemnité, ils accordent réparation entière du dommage en vertu des stipulations contractuelles (5 millions maxi par sinistre), se refusant à appliquer le cahier des charges d'un syndicat de l'emballage, auquel les parties ne s'étaient nullement référées :

57.1. « Attendu ». Attendu que l'accident s'est produit dans l'entrepôt de Pompignan de la société Tailleur Logisud lors d'une opération de manutention visant à charger dans un camion le matériel objet du sinistre. Que ce camion devrait transporter ledit matériel à Fréjorgues dans un autre entrepôt de la société Tailleur Logisud où cette dernière devait procéder notamment à l'étiquetage du colis et à la remise des numéros de plomb. Qu'après ces opérations, la société Tailleur Logisud devait ramener le matériel dans son entrepôt de Pompignan pour le remettre à la société LLO chargée par IBM de son transport par route vers l'Italie. Qu'il résulte de ces circonstances que le transport de Pompignan à Fréjorgues, en vue duquel l'opération de

⁴⁷ Trib. com. Paris, 23 septembre 1997 ; Sté IBM France contre Sté Tailleur Logisud ; Mes Monta et Berthod, avocats ; aimablement communiqué par Me Luciani du cab. Gide Loyrette Nouel

manutention malheureuse est intervenue, n'avait pas pour origine un ordre d'IBM et pour destination l'une de ses usines ou l'un de ses clients fournisseurs ou sous-traitants. Que ce transport ne réponde à aucun des cas de transport définis par le cahier des charges, dit CPC, régissant les relations entre les parties pour les prestations de transport. Que ledit transport était interne à la société Tailleur Logisud et nécessité pour les besoins de son organisation pour assurer la finition d'une prestation globale d'emballage avec mise de la marchandise à disposition du transporteur. Que ce transport fût donc l'accessoire d'une prestation d'emballage qui était la seule confiée en l'espèce par IBM à la société Tailleur Logisud. Que, d'ailleurs, selon les documents contractuels, ce transport relevait des opérations logistiques autres que le transport proprement dit, puisque le cahier des charges, dit UDC, réglant les relations entre les parties pour les prestations autres que le transport, prévoit expressément, dans son annexe 8, ce type de déplacement pour spécifier les instructions à respecter par le prestataire dans le cas où le matériel véhiculé serait non palettisé et non emballé. Que le fait que le matériel accidenté était palettisé et partiellement emballé lors du sinistre ne modifiait pas la nature de la prestation mais avait seulement pour effet de libérer le prestataire des instructions édictées pour des matériels non palettisés et non emballés. Qu'ainsi, l'opération de manutention au cours de laquelle le sinistre s'est produit est une opération connexe à la prestation d'emballage qu'assurait, à l'exclusion de toute autre, la société Tailleur Logisud lors de l'accident.

57.2. « *Attendu* ». Attendu que les sociétés défenderesses prétendent qu'alors le cahier des charges du Syndicat de l'Emballage Industriel, qui fixe les limitations de responsabilité de l'emballeur dans le temps et en montant, doivent s'appliquer. Que, cependant, les sociétés défenderesses ne démontrent pas que les prestations d'emballage confiées par IBM France à la société Tailleur Logisud relèvent de ce cahier des charges, applicable aux emballages industriels réalisés sous la garantie de la marque « SEI » par les entreprises autorisées à se prévaloir de cette marque. Qu'en tout état de cause, les contrats conclus entre les parties, qui ne se réfèrent aucunement au cahier des charges précité, fixent des limitations de responsabilité qui s'imposent aux contractants, sauf dispositions d'ordre public contraires. Que le cahier des charges « SEI » n'étant pas d'ordre public, ne peut trouver à s'appliquer en l'espèce.

57.3. « *Attendu* ». Attendu qu'en conséquence, l'action introduite par les sociétés demanderesses ne peut être frappée par la prescription d'un an fixée tant par l'article 108 du Code de commerce pour les opérations de transport que par le cahier des charges « SEI » pour les opérations d'emballage qui en relèvent. Que, dès lors, les sociétés demanderesses sont recevables en leur action.

57.4. « *Attendu* ». Attendu qu'aux termes des dispositions contractuelles liant les parties, la limitation de responsabilité de la société Tailleur Logisud sur les marchandises que lui confiait IBM France pour des prestations autres que le transport était fixé à 5 millions de francs.

57.5. « *Attendu* ». Que le sinistre, objet du présent litige, est survenu dans le cadre d'une prestation de la société Tailleur Logisud à IBM France autre qu'une prestation de transport. Que les dommages causés par ce sinistre sont évalués à un montant de 2 354 238,73 F, inférieur à la limitation de responsabilité contractuelle ci-dessus visée. Que les sociétés demanderesses sont donc fondées à réclamer l'intégralité de cette somme.

CONCLUSION

En conclusion, l'article examine les différentes limites de responsabilité qui s'appliquent au PSL, à la fois dans le cadre du droit commun et du droit des transports. Ces limites sont soutenues par la jurisprudence.

58. Première partie. Dans la première partie de l'article, il est souligné que face au poids des responsabilités et à la multiplication des actions en justice contre les PSL, deux systèmes sont envisageables pour leur permettre d'échapper aux conséquences de leurs fautes. Il s'agit des clauses limitatives de responsabilité et de la clause de force majeure.

59. Deuxième partie. La deuxième partie de l'article se concentre sur les limites spécifiques au transport et à la logistique. Il est question des interrogations entourant les mécanismes mis en jeu pour établir la responsabilité civile du PSL lorsqu'il s'agit de réparer les dommages subis par la marchandise, en prenant en compte différents éléments tels que le type de marchandise, le tonnage du véhicule, la faute personnelle du commissionnaire, ainsi que les notions de perte, d'avarie et de retard.

60. Troisième partie. La troisième partie de l'article met en avant la jurisprudence dans ce domaine. Un cas précis est présenté où une société est liée par un contrat-cadre avec un PSL. Ce contrat définit la responsabilité du PSL en fonction de la nature des prestations. Dans le cas d'un transport national, il existe une limite d'indemnité spécifique, tandis que pour un transport international, les limitations des différentes conventions internationales s'appliquent. Pour les autres opérations, une indemnité maximale par sinistre est établie.

61. Le tribunal examine ensuite un cas spécifique où un dommage est survenu lors d'une opération de manutention interne à l'entreprise du PSL. Le client réclame une indemnisation totale, tandis que le PSL soutient que le dommage relève de l'opération de manutention connexe au contrat de transport, avec des limitations de responsabilité spécifiques à ce dernier. Le tribunal réfute l'argument du PSL, affirmant que le transport était accessoire au contrat d'entreprise et que l'indemnité ne peut pas dépasser les limites propres au transport.

62. En résumé, l'article met en évidence les différentes limites de responsabilité auxquelles sont soumis les PSL, à la fois en droit commun et en droit des transports, et illustre ces limites à travers un cas concret analysé par la jurisprudence. Il souligne l'importance de comprendre ces limites pour les PSL et les parties prenantes dans le domaine de la logistique et du transport.