



HAL
open science

Vers un droit spécial de la logistique

Ishola Bakari

► **To cite this version:**

| Ishola Bakari. Vers un droit spécial de la logistique. 2023. hal-04112321

HAL Id: hal-04112321

<https://amu.hal.science/hal-04112321v1>

Preprint submitted on 31 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.

Copyright

Le « trou sans fond » avait, en fait, un fond.

Marcel Pagnol

INTRODUCTION

1. « **Le trou sans fond** ». Marcel Pagnol évoque le phénomène de « *trou sans fond* » dans une réplique connue de son *César* : « *Si la sonde ne remonte rien, c'est que la ficelle est trop courte* ». La question juridique est donc ouverte. La plupart des juristes ont fondé sur cette absence de fond la notion de « vide juridique »¹.

2. **Plan.** Ce n'est pas parce que le droit des contrats est idoine à combler les lacunes du droit des transports que ces deux droits s'organisent nécessairement autour d'un rapport de droit commun à droit spécial. Si l'instauration d'un tel rapport est discutable, c'est d'abord parce que la spécificité du droit des transports est limitée (**I**). C'est ensuite et peut-être surtout parce que l'indépendance du droit des transports par rapport au droit des contrats paraît compromise (**II**) en conséquence, la création d'un droit spécial de la logistique pourrait ainsi combler ce vide juridique (**III**).

I. Les limites à la spécificité du droit des transports

3. **Droit des transports, droit spécial ?** La dialectique « droit commun – droit spécial » est d'importance dans la structuration des règles de droit². Même circonscrite à la matière contractuelle, au sein de laquelle elle vise à assurer une distribution systématisée des règles de droit des contrats conformément à la théorie générale, la problématique reste immense³. Il ne saurait être question, dans le cadre de notre propos, d'en retracer l'entière étude doctrinale et devons nous contenter de « quelques morceaux choisis » dans le seul et unique but de montrer que le raisonnement tendant à saisir le droit des transports en tant que droit spécial présente des limites.

4. **Question.** Pour envisager le droit des transports et le droit des contrats dans un rapport de droit spécial à droit commun, une première question s'impose : peut-on parler, en matière

¹ Sur Botul et les trous, voir évidemment Jean-Baptiste Botul, *Du Trou au tout*, La Découverte, Paris, 2012.

² J.- P. Chazal, « Réflexions épistémologiques sur le droit commun et les droits spéciaux », in Étude de droit de la consommation, Liber amicorum J. Calais- Auloy, Dalloz, 2004, p. 279 - R. Gassin, « Lois spéciales et droit commun », D. 1961. Chron. 91. – C. Goldie- Genicon, « Droit commun et droit spécial », RDA, févr. 2013, n ° 17, p. 29. – S. Maclair, Recherche sur l'articulation entre le droit commun et le droit spécial en droit de la responsabilité civile extracontractuelle, préf. de T. Azzi, Institut universitaire Varenne, 2012.

³ C. Goldie- Genicon, Contribution à l'étude des rapports entre le droit commun et le droit spécial des contrats, préf. de Y. Lequette, LGDJ, coll. « Bibliothèque de droit privé » T. 509, 2009.

contractuelle, d'un droit spécial des transports ? Répondre à cette question revient à tenter de déterminer ce qui fixe une spécificité à une branche du droit.

5. Le caractère spécial d'un droit dépendant d'un domaine d'application limité. Alors que le droit commun se caractérise par sa généralité absolue, ce qui implique concrètement que son domaine soit indéfini, applicable « *partout (...), pour tous et pour tout* »⁴, le droit spécial s'en distingue par son champ d'application strictement défini. Plus précisément encore, « *deux conditions cumulatives font que des règles peuvent être dans un rapport de commun à spécial : un objet identique et des domaines d'application qui se recoupent, l'un étant plus vaste que l'autre* »⁵. La spécialité repose ainsi sur un domaine délimité. À s'en tenir à ce seul critère, le droit des transports aurait un caractère spécial par rapport au droit des contrats. En l'occurrence, c'est la chose, objet du contrat, qui détermine strictement le domaine d'application de certaines obligations de déplacements. Par exemple, sur le plan contractuel, des règles spécifiques particularisent le contrat de transport par rapport aux autres contrats d'entreprise. Ces règles qui dérogent au droit commun des contrats en général sont si importantes qu'elles justifient des développements propres. Ces spécificités concernent : le régime de la responsabilité du transporteur et l'interdiction des clauses d'irresponsabilité ; la forclusion acquise au transporteur routier à défaut de diligence de l'ayant droit dans les trois jours de la livraison ; l'expertise spéciale diligentée par le président du tribunal de commerce sur requête de l'une des parties au contrat ; et la prescription de l'action en justice passé le délai d'un an. Ce sont ces règles précisées par les articles 103 et suivants du code de commerce, qui forment le véritable siège de la matière et font du contrat de transport un contrat « autonome », spécialement réglementé et se gouvernant en principe par les seules dispositions figurant aux articles susvisés.

6. Droit des contrats spéciaux et droit spécial des contrats. Pour autant, ne doivent pas être confondus le droit des contrats spéciaux et le droit spécial des contrats⁶. Par exemple, le droit de la vente est un droit ayant pour objet de régir un contrat spécial, à savoir le contrat de vente. Est-ce à dire, pour autant, que le droit de la vente est un droit spécial ? Par comparaison, le droit de la consommation régit également un contrat spécial, le contrat de consommation. Mais contrairement au droit de la vente, il est sans aucun doute appréhendé en doctrine comme un droit spécial. La raison de ce traitement différencié réside dans le fait qu'en matière de consommation, le contrat de consommation et partant, le droit de la consommation qui le régit, repose sur une « *ratio contractus* » atypique par rapport au droit des contrats. Ce dernier reste fondé sur les principes de liberté contractuelle et d'égalité entre les contractants eux-mêmes exacerbés par le dogme de l'autonomie de la volonté alors que le contrat de consommation met en scène une inégalité contractuelle intrinsèque qui a été la raison d'être de l'édification d'un droit spécial ayant pour finalité d'encadrer cette relation contractuelle déséquilibrée⁷. Le même raisonnement pourrait être mené à l'endroit du contrat de travail caractérisé par une relation de subordination entre l'employeur et le salarié. Le caractère spécial d'un droit, tel que nous l'entendons dans le cadre de notre propos, dépasse le seul critère d'un domaine d'application strictement défini. La spécificité repose sur des fondements atypiques par rapport à ce qui est commun.

7. Le caractère spécial synonyme d'atypique. Au-delà de la délimitation d'un domaine particulier, le droit, pour être spécial, sans nécessairement toujours être dérogatoire du droit

⁴ N. Balat, Essai sur le droit commun, thèse Paris II, 2014, p. 467, n° 841.

⁵ *Ibid.*, p. 110, n° 177.

⁶ P. Puig, « Pour un droit commun spécial des contrats spéciaux », *op. cit.*, spéc. p. 826.

⁷ Rappr. S. Le Gac-Pech, « Bâtir un droit des contractants vulnérables », RTD civ. 2014. 581.

commun⁸, doit mettre en œuvre des règles spéciales par rapport au droit commun⁹. La spécificité implique une altérité¹⁰. À défaut, il y aurait redondance, non spécialisation. Le droit des transports présente-t-il un tel atypisme au regard du droit des contrats ?

8. L'atypisme du droit des transports. Il est permis de douter du maintien de l'atypisme du droit des transports lorsque le transporteur effectue des opérations autres que le déplacement¹¹. Mais, la spécificité du droit des transports ne réside pas seulement dans les règles spécifiques dérogeant du droit commun mais surtout au regard de l'utilisation du contrat de transport qui n'est applicable dans la majeure partie des cas à condition qu'un tel contrat existe¹².

9. Énoncé. En définitive, le droit des transports ne saurait être appréhendé comme un droit spécial par rapport au droit des contrats dans la mesure où il ne présente qu'une spécificité très limitée qu'est l'utilisation du contrat de transport. Plus encore, si ces deux droits peinent à être articulés sur le modèle d'un rapport de droit commun à droit spécial, c'est qu'il est bien difficile d'appréhender ces deux corps de règles de façon distincte. L'indépendance du droit des transports présente, en effet, certaines limites (II).

II. Les limites à l'indépendance du droit des transports

10. La question de l'indépendance d'un droit contractuel des transports. Pour appréhender le droit des contrats comme droit commun et le droit des transports comme droit spécial, il faut pouvoir constater qu'ils représentent deux branches distinctes, sur le modèle, par exemple, de la relation du droit des contrats et du droit de la consommation. Dans une certaine mesure, la prolifération d'obligations issues de la législation des transports et l'ouverture du droit des contrats aux exigences logistiques par la jurisprudence, laisse apparaître l'émergence d'un droit contractuel des transports. Ce droit contractuel des transports peut-il être appréhendé de façon indépendante du droit des contrats ?

11. Discussion sur les critères de l'indépendance. Le débat portant sur l'autonomie de certains droits dits spéciaux, que l'on songe au droit du travail, au droit de la consommation, au droit commercial, a généré des querelles doctrinales intarissables entre le camp de ceux qui ont lutté sans relâche pour l'indépendance et ceux qui n'ont jamais admis que le cordon ombilical

⁸ N. Balat, *Essai sur le droit commun*, thèse préc., p. 101, n° 163 : « La définition de la règle spéciale ne l'assimile pas à la règle exceptionnelle ». La règle spéciale peut être exceptionnelle, mais cela n'est qu'une faculté.

⁹ Balat, N. (2014). *Essai sur le droit commun*. Thèse de doctorat, Paris II.

¹⁰ Chazal, J.-P. (2004). *Réflexions épistémologiques sur le droit commun et les droits spéciaux*. Dans J. Calais-Auloy, & L. Amicorum (Éd.), *Étude de droit de la consommation* (p. 279). Dalloz. p. 280 : « le particularisme s'affirme par opposition à ce qui est commun ».

¹¹ La qualification de contrat de transport est retenue lorsque la prestation de déplacement constitue l'obligation principale du contrat et que les autres obligations (manutention, l'emballage, le déballage, l'installation du mobilier, etc.) ne sont finalement qu'accessoires au déplacement, v. notamment Com. 20 janv. 1957, JCP- G 1958. II. 10381, note J. Hémarq; D. 1958. 113, note R. Rodière – Com. 10 mars 2004, no 02- 14.761, Bull. civ. IV, no 46; D. 2004. 1019; RTD com. 2004. 803, obs. B. Bouloc – Com. 11 déc. 2012, no 11- 18.528, D. 2013. 884, note Ch. Paulin; D. 2013. 2432, note H. Kenfack – Comp., il était retenu pendant un temps en jurisprudence la qualification de contrat de déménagement dès lors que l'objet était plural, V notamment, Com. 20 janv. 1998, no 95- 22.190, Bull. civ. IV, no 26 – Com. 3 avr. 2001, Bull. civ. IV, no 98- 21.233, no 70 ; RTD com. 2001. 967, obs. B. Bouloc – Com. 11 juin 2002, Bull. civ. IV, no 102; JCP- E 2002, no 36, p. 1360; RTD com. 2003. 159, obs. B. Bouloc – Com. 26 juin 2001, no 98- 22.908 – Com. 1er avr. 2003, no 01- 03.109, Bull. civ. IV, no 52 – Com. 24 janv. 2006, no 04- 11.531 – Com. 16 mai 2006, no 04- 12.463.

¹² Selon le cas, le contrat de transport peut s'appeler « lettre de voiture », « lettre de transport aérien » ou « connaissance ».

soit coupé de la « matière mère ». De ce débat passionné, nous emprunterons les arguments récurrents en faveur de l'autonomie de ces droits en vue de déterminer si le droit des transports pourrait lui aussi prétendre à cette autonomie. Parmi les principaux critères avancés en doctrine servant à individualiser le droit spécial au droit commun¹³, nous en retiendrons deux particulièrement itératifs.

12. L'inopérante du critère subjectif. Le premier est un critère subjectif consistant à cibler le domaine d'un droit eu égard aux sujets auxquels il s'applique : le droit du travail s'applique à la relation salarié-employeur, le droit de la consommation régit les rapports entre professionnels et consommateurs et le droit commercial a vocation à encadrer l'activité des commerçants. À l'évidence, ce critère se trouve inopérant pour espérer accorder une spécificité au droit contractuel des transports. En effet, lorsque la convention comprend des opérations logistiques, certaines obligations sont à la charge du PSL au titre du « contrat de prestations logistiques » ; d'autres ont vocation à s'appliquer à la relation PSL et entreprise externalisatrice. La qualité des sujets, destinataires de ce droit, n'apparaît pas comme un critère idoine à donner une identité au droit contractuel des transports.

13. La relativité du critère finaliste. Le second critère se focalise sur la fonction de chaque droit dans la mesure où il « revient à tirer l'existence d'un droit spécial de la finalité qu'il poursuit »¹⁴. À cet égard, à considérer que le droit contractuel des transports, versant contractuel du droit des transports, serait lui aussi un droit « pour la logistique », cette finalité donnerait une cohérence, une unité à ce droit, caractéristique de son identité. Toutefois, il est rare qu'un droit ne poursuive qu'une seule et même finalité, ces dernières étant souvent inextricables¹⁵. Nous avons eu l'occasion, dans le cadre de nos précédents développements, de relever les difficultés de qualifications liées aux obligations autres que le déplacement. A s'en tenir au critère de la finalité poursuivie à titre principale, seule l'obligation de déplacement pourrait ainsi prétendre au contrat de transport et intégrer le champ spécifique du droit contractuel des transports. Cependant, le critère de la finalité apparaît à la fois relatif et réducteur pour appréhender la multiplicité des obligations étudiées.

14. Un débat davantage opportuniste que technique. Finalement, débattre techniquement de l'indépendance du droit contractuel des transports en fonction des critères subjectif et finaliste confine à une discussion stérile. En effet, vouloir trouver l'indépendance d'un droit et révéler son autonomie est entreprise vaine. Nous avons été convaincus par l'argumentation de Monsieur le Professeur Jean-Pascal Chazal qui pointe du doigt la part d'artifice dans la dialectique « droit commun – droit spécial » : « *La segmentation du droit ne découle nullement de la nature des choses et n'est pas le calque des brisures de la réalité sociale. Il s'agit d'une construction intellectuelle qui, si elle repose plus ou moins sur des considérations techniques et des besoins pratiques, n'est pas une nécessité* »¹⁶. Ainsi, la question de l'indépendance d'un droit est moins technique qu'opportuniste. En déplaçant le débat sur le terrain de l'opportunité, appréhender le droit des transports comme spécial et partant, indépendant, du droit des contrats, ne nous paraît pas opportun car un tel raisonnement occulte la principale particularité de la dynamique de la matière logistique. En effet, raisonner selon le rapport « droit commun-droit spécial » revient à « balkaniser » le droit des transports, à l'isoler dans une bulle d'autonomie,

¹³ (Chazal, *Réflexions épistémologiques sur le droit commun et les droits spéciaux*, 2004, pp. 294-300)

¹⁴ *Ibid.*, spéc. p. 298.

¹⁵ Payet, M.-S. (2001). *Droit de la concurrence et droit de la consommation*. Dalloz. Par exemple, les finalités du droit de la concurrence et du droit de la consommation, souvent présentés de façon étanche ; au premier, la fonction d'assurer le bon fonctionnement du marché, au second, la fonction d'assurer la protection du consommateur, sont intimement liées.

¹⁶ Chazal, J.-P. (2004). *Réflexions épistémologiques sur le droit commun et les droits spéciaux*. Dans J. Calais-Auloy, & L. Amicorum (Éd.), *Etude de droit de la consommation* (p. 279). Dalloz.

alors que le propre de la dynamique de la logistique est de tenter de l'insinuer dans tous les interstices du droit des contrats.

III. Des limites du droit des transports vers un droit de la logistique ?

15. Surpasser les exigences du droit dérivé. En attendant la réalisation des propositions prospectives présentées tout au long de ma thèse de doctorat¹⁷, il ne faut pas occulter que le chemin à parcourir sera long et nécessairement semé d'embûches, avant tout, juridiques. La situation actuelle peut se résumer ainsi : le droit des transports n'a pas su répondre aux diverses problématiques relatives à la matière logistique. De l'étude de cette partie, le lecteur ressort perplexe face aux multiples interrogations sans réponse qui se succèdent. Le vide juridique laisse place à l'imagination. Or le droit ne doit pas faire appel à l'interprétation, mais à la clarté. Notre travail n'est pas originel, mais plutôt finaliste ; il a pour seul but de persuader les pouvoirs publics à légiférer en faveur de l'élaboration d'un contrat type de logistique.

16. Vide juridique comblé par le « contrat type de logistique » ? Quand on interroge les entreprises qui souhaitent investir dans le domaine de la « Logistique », le vide juridique autour de cette activité ne manque pas d'être évoqué. Il faut dire que les enjeux sont très lourds sur le plan financier. Lorsque toute une rangée de produits électroménagers s'effondre à la suite d'une mauvaise manipulation d'un chariot élévateur par un cariste, les conséquences se chiffrent en centaines de milliers d'euros. La plupart de ces produits nécessitent en effet des batteries de test lorsqu'elles subissent des dégâts, dont le coût est très souvent disproportionné par rapport à la valeur des marchandises. Si d'aventure les marchandises n'étaient pas stockées sous couvert d'une lettre de voiture, les contrats types « transport » ne s'appliquent pas. Le PSL se trouve ainsi responsable dans les conditions du droit commun, avec des conséquences sur le plan financier qui peuvent être dramatiques pour l'entreprise.

17. Le monde des affaires. Cela peut sembler surprenant que le PSL n'ait pas pensé à déterminer au préalable le régime de la convention qui le liait avec l'entreprise externalisatrice. Mais la réalité du monde des affaires est toute autre. La plupart des PSL ne disposent pas d'un service juridique permettant de déterminer les conditions dans lesquelles la convention conclue avec l'entreprise externalisatrice « bascule » du transport vers une prestation différente nature. La création d'un contrat type « Logistique » pourra ainsi combler ce vide juridique tant redouté par les PSL, puisque le caractère variable de leur responsabilité ne leur permet pas toujours de savoir exactement où ils se situent sur le plan du droit.

¹⁷ I. BAKARI, « *Le contrat de prestations logistiques à la recherche de sa définition et de son régime juridiques* », Thèse de doctorat, soutenu le 31 mars 2023, Université d'Aix-Marseille

CONCLUSION

18. Nécessité de combler le vide juridique. L'analyse approfondie du vide juridique lié à la matière logistique nous a permis de mettre en lumière les limites existantes dans le droit des transports et de soulever des questions cruciales quant à sa spécificité et à son indépendance par rapport au droit des contrats. En nous appuyant sur la métaphore du "trou sans fond" évoquée par Marcel Pagnol, nous avons identifié la nécessité de combler ce vide juridique.

19. Les interrogations. Il est évident que le droit des transports, tel qu'il est conçu actuellement, présente des limites face à la complexité croissante des activités logistiques modernes. Les lacunes observées remettent en question la spécificité de ce droit et soulèvent des interrogations sur son rapport avec le droit des contrats.

20. Indépendance compromise. Si le droit des contrats peut partiellement contribuer à combler ces lacunes, il ne peut être considéré comme la solution unique et adéquate. En effet, l'instauration d'un rapport de droit commun à droit spécial entre ces deux domaines est discutable, car la spécificité du droit des transports est limitée. De plus, l'indépendance du droit des transports vis-à-vis du droit des contrats semble compromise.

21. La solution potentielle. Dans cette perspective, la création d'un droit spécial de la logistique émerge comme une solution potentielle pour combler le vide juridique. Ce droit spécial, conçu spécifiquement pour répondre aux enjeux et défis de la logistique moderne, permettrait de clarifier les normes et les responsabilités dans ce domaine complexe. Il serait ainsi capable de s'adapter aux besoins et aux évolutions constantes de la logistique, offrant un cadre juridique solide et adapté.

22. En définitive, face au vide juridique existant dans la matière logistique, il devient impératif de repenser le cadre réglementaire et de trouver des solutions novatrices. L'établissement d'un droit spécial de la logistique, qui tient compte des spécificités de ce domaine et de son indépendance par rapport au droit des contrats, pourrait constituer une réponse prometteuse pour combler ces lacunes et assurer une régulation adéquate de la logistique dans notre société en constante évolution.