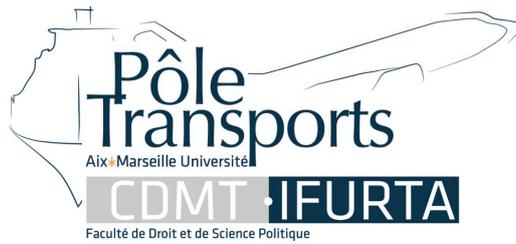


UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE



PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

LE CONTRAT DE LOGISTIQUE, UN VÉRITABLE IMBROGLIO JURIDIQUE

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit des transports terrestres

Par

Etienne SCHOELER

Sous la direction de M. le Professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2015-2016

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

***LE CONTRAT DE LOGISITIQUE, UN
VÉRITABLE IMBROGLIO JURIDIQUE***

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit des transports terrestres

Par

Etienne SCHOELER

Sous la direction de M. le Professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2015-2016

REMERCIEMENTS

A titre préliminaire, je tiens à remercier toutes les personnes qui ont contribué de loin ou de près à la réalisation de ce mémoire.

Tout d'abord, je tiens personnellement à remercier mon tuteur d'apprentissage, Monsieur Jean-Marc BARTHELEMY pour les échanges que j'ai pu avoir autour de ma problématique, pour son écoute et ses conseils.

Je tiens également à remercier mon directeur de Master, Pr. Cyril BLOCH, qui a su m'orienter afin de délimiter mon sujet et m'aiguiller dans mes recherches.

Je souhaite également à adresser mes remerciements à toute l'équipe DHL, Monsieur Fred ROUSSEAU, Madame Stéphanie GAMON-RAMON et Madame Dominique BAJOLET pour le temps passé ensemble autour de la problématique développée dans ce mémoire

Enfin, je tiens à remercier l'équipe pédagogique de mon Master qui a concouru à la réussite de ce mémoire en m'apportant les connaissances nécessaires tout au long de cette année universitaire.

A titre subsidiaire, je souhaite remercier ma famille et tous mes amis qui m'ont aidé de près ou de loin à l'accomplissement de cet exercice.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	1
SOMMAIRE	2
INTRODUCTION	3
PARTIE I : LA QUALIFICATION D'UNE PRESTATION LOGISTIQUE	7
TITRE 1 : LA PRESTATION LOGISTIQUE, UN CONTRAT DIFFICILEMENT QUALIFIABLE	8
TITRE 2 : LES METHODES DE QUALIFICATIONS JURIDIQUES D'UNE PRESTATION LOGISTIQUE	13
PARTIE 2 : LES PLURALITES DES REGIMES JURIDIQUES DES CONVENTIONS DE LOGISTIQUE	19
TITRE 1 : LES CONTRATS DIT DE LOGISTIQUE REGIS PAR LES DISPOSITIONS DU CODE CIVIL	20
TITRE 2 : LES PRESTATIONS LOGISTIQUES ANNEXES A UN CONTRAT DE TRANSPORT	28
CONCLUSION	34
BIBLIOGRAPHIE	36
TABLE DES MATIERES	40

INTRODUCTION

En 60 ans les flux de marchandises internationaux ont été multipliés par quarante. Le transport « traditionnel » a dû muter pour accroître sa rapidité et ainsi répondre au nouveau marché. Il est devenu un élément fondamental qui a été intégré au sein d'une chaîne plus large, la logistique.

La logistique est un terme qu'un néophyte pourrait aisément qualifier de récent. Mais si on s'intéresse de près à l'histoire et plus particulièrement à l'étymologie même de ce mot, il apparaît que nos ascendants en faisaient eux-mêmes usage.

La logistique trouve son essence au cours de l'antiquité grecque, on parlait alors de « *logistiks* » ou de « *logisteuo* », le premier signifiant tout ce qui est relatif au raisonnement et le deuxième tout ce qui est relatif à l'administration. Le terme administré faisait alors référence pour ces concepteurs à la gestion des flux dans l'espace et le temps.

Mais à quel est moment avons-nous réellement vu apparaître l'utilisation de la logistique telle que nous la connaissons aujourd'hui ? Pour cela il faut remonter aux premières grandes guerres, où les grands chefs militaires ont très vite compris la nécessité de maîtriser l'intendance au cours des campagnes militaires. Le marquis de Vauban disait lui-même que « *l'art de la guerre, c'est l'art de subsister* », il avait effectivement compris l'importance et la nécessité de gérer l'approvisionnement des troupes afin qu'elles conservent toutes leurs capacités opérationnelles. Cette source d'inspiration n'était pas nouvelle puisqu'un autre grand stratège, Jules CESAR avait déjà posé la première pierre angulaire de la logistique en créant une nouvelle fonction au sein de son armée la « *logista* ». Ce rôle consistait à organiser l'intendance de l'armée.

Durant plusieurs siècles, la logistique joue un rôle majeur dans les campagnes militaires. Elle ne cesse d'évoluer et de s'affiner. Mais ce qui a réellement permis sa mutation est la révolution industrielle des années 1870, qui lui a permis d'en finir avec la problématique du transport de marchandises volumineuses et lourdes. L'un de ces plus beaux exemples de

logistique militaire est très certainement l'opération Neptune du 6 juin 1944 qui a joué un rôle considérable dans la victoire des alliés lors du débarquement, plus de cent trente mille hommes ont été débarqués avec vingt mille véhicules. Ce défi de taille a été relevé grâce à la mise en place d'un port flottant composé en différents caissons remorqués directement d'Angleterre.

La logistique telle que nous la connaissons aujourd'hui a été très largement influencée par la logistique militaire qui lui a permis au cours des siècles derniers d'avancer à grands pas. Toutefois, cette logistique a dû s'adapter à notre schéma économique en répondant à de nouvelles problématiques qui n'avaient pas été traitées du point de vue militaire. En effet, à la sortie des deux grandes guerres le commerce international reprend, les échanges sont de plus en plus nombreux, les ports commencent à saturer et le transbordement en vrac des marchandises considéré comme trop lent, est pointé du doigt. C'est alors qu'un ingénieur américain, Malcom Mc LEAN a l'idée en 1958 de créer une boîte en métal que l'on connaît aujourd'hui sous l'appellation de conteneur. Cette nouvelle avancée technologique a permis d'accroître les flux de marchandises et de fluidifier le transport multimodal, puisque le conteneur est transportable directement sur tous les modes de transport sans transbordement.

Cependant, la logistique ne se résume plus aujourd'hui en un simple approvisionnement de marchandises d'un lieu à un autre. Le contexte économique actuel a complètement remanié son rôle, la pression permanente des concurrents, l'imprévisibilité du marché et la volatilité des commandes ont fait de la logistique un atout majeur pour maintenir la compétitivité d'une entreprise. Les industriels l'ont compris et ils usent de cette arme pour construire leur nouvelle stratégie. En effet, les fabricants ont pour la plupart délocalisé leur production, ainsi le coût de leur main d'œuvre pour produire un objet est donc identique d'un concurrent à un autre. Par conséquent le seul moyen pour eux de générer de la marge est de minimiser les coûts de post-production. Une bonne gestion des flux, de l'entreposage et des inventaires permet d'accroître de façon non négligeable les recettes financières des vendeurs. Mais pour arriver à un tel niveau de technologie,

les industriels ont dû externaliser ces systèmes auprès d'entreprises qui en ont fait leur cœur de métier. Elles ont su répondre aux attentes des clients en proposant des prestations de plus en plus complètes qui peuvent parfois aller jusqu'à l'intervention sur la chaîne de production de leur client. Ces nouvelles compagnies ont alors créé la « *supply chain* », souvent traduite comme chaîne d'approvisionnement, sans mesurer réellement les risques qu'elles encourent en proposant de tels services.

Il n'existe pas réellement de définition propre de la logistique commune à tous, le Larousse la définit en un « *ensemble de méthodes et de moyens relatifs à l'organisation d'un service, d'une entreprise, etc., et comprenant les manutentions, les transports, les conditionnements et parfois les approvisionnements* »¹. Le *Council of Supply Chain Management Professionals* définit la logistique de manière plus précise en énonçant que c'est « *l'intégration de deux ou plusieurs activités dans le but d'établir des plans, de mettre en œuvre et de contrôler un flux efficace de matières premières, produits semi-finis et produits finis, de leur point d'origine au point de consommation. Ces activités peuvent inclure -sans que la liste ne soit limitative- le type de service offert aux clients, la prévision de la demande, les communications liées à la distribution, le contrôle des stocks, la manutention des matériaux, le traitement des commandes, le service après vente et des pièces détachées, les achats, l'emballage, le traitement des marchandises retournées, la négociation ou la réutilisation d'éléments récupérables ou mis au rebut, l'organisation des transports ainsi que le transport effectif des marchandises, ainsi que l'entreposage et le stockage* »². Ces deux définitions démontrent qu'il n'y a pas aujourd'hui une définition qui fait consensus, cela s'explique par la multitude de services qui sont offerts par un prestataire de logistique.

¹ Dictionnaire Larousse

² H Maté et D.Tixié: *La Logistique*, Paris PUF , 1987

Le droit a lui aussi rencontré les mêmes difficultés pour appréhender ce nouveau concept qu'est la logistique. Le « caractère protéiforme » de la logistique ne permet pas d'établir une définition unique de cette nouvelle notion. La logistique peut regrouper plusieurs contrats en un, il faut alors se demander à quel contrat se rapporte la prestation. En général, cela ne pose pas de problème car les conditions générales de vente des entreprises résolvent l'affaire. Mais si les CGV sont mal rédigées, ou inopposables, l'entreprise qui a effectué la prestation peut se retrouver dans une situation incertaine puisqu'aucun régime juridique n'existe véritablement pour les prestations logistiques. D'autant plus qu'il arrive souvent qu'une entreprise de transport effectue une opération de logistique à titre commercial. La frontière est donc mince entre le transport et la logistique.

Il est donc nécessaire, pour sécuriser les rapports des professionnels, de qualifier les contrats conclus. Mais cela est un exercice compliqué car le contrat de logistique est un contrat innommé qui n'a pas de régime juridique propre.

Dans un tel contexte d'incertitude juridique, comment déterminer le régime de droit applicable entre les différentes parties d'un contrat dit de « logistique » ?

Cette interrogation est d'autant plus importante puisque sa réponse aura un impact important au niveau de l'indemnisation en cas de mauvaise exécution du contrat. Pour solutionner cette problématique, il faudra étudier dans un premier temps les méthodes de qualification d'une prestation logistique afin d'en déterminer dans un second temps les régimes juridiques qui en découlent.

Partie I : La qualification d'une prestation logistique

La logistique peut regrouper diverses prestations comme nous l'avons vu précédemment, le prestataire de logistique peut aussi bien réaliser l'emballage, l'entreposage, le transport que gestion des flux. Par conséquent la qualification d'un contrat de logistique se situe souvent au carrefour de plusieurs contrats nommés par le législateur. Le juge utilisera en pratique diverses méthodes en vue d'établir la qualification juridique la plus juste.

Titre 1 : La prestation logistique, un contrat difficilement qualifiable

La qualification d'un contrat est une étape cruciale pour une entreprise car elle lui permet d'établir de manière précise les risques qu'elle encoure. Mais il s'avère que réaliser cette tâche pour qualifier une prestation logistique n'est pas une mince affaire. Pour cela, il faut dans un premier temps pouvoir la classer, pour la qualifier. Dans ce titre, nous allons donc confronter la prestation logistique à un ensemble de contrats nommés qui s'en rapprochent pour en déduire le contrat avec lequel il a le plus de liens.

Section 1 : La prestation logistique et le contrat de travail

Le contrat de travail est une « *convention par laquelle une personne physique s'engage à mettre son activité à la disposition d'une autre personne, physique ou morale, sous la subordination de laquelle elle se place, moyennant une rémunération* »³. Il faut donc pour qu'il y ait contrat de travail trois éléments cumulatifs qui sont la rémunération, la prestation de travail et le lien de subordination.

La requalification d'un « contrat de logistique » en contrat de travail est possible et les conséquences qui en découlent sont extrêmement lourdes pour le donneur d'ordre qui devrait se voir acquitter de payer les charges sociales des employés du prestataire subordonné.

La Cour de Cassation s'est permise de requalifier une prestation logistique en contrat de travail en dénonçant un lien de subordination résultant d'une

³ Cass soc., 16 septembre 2009, n° 08-41194

obligation faite par le donneur d'ordre à son prestataire exclusif d'effectuer des livraisons avec des véhicules aux couleurs de son entreprise⁴.

Il est donc essentiel pour les entreprises faisant appel à des prestataires externes de logistique, de ne pas avoir une influence trop importante sur ces derniers, tout comme pour une entreprise de logistique (ex : DHL, ID logistique) d'obliger leur sous-traitant à porter les couleurs de leur entreprise.

En général la qualification d'une prestation en contrat de travail n'est que très rarement retenue, puisque le but premier dans l'entreprise donneur d'ordre est d'externaliser la logistique afin de se concentrer sur son propre cœur de métier. Le lien de subordination sera difficilement prouvable.

Section 2 : La prestation logistique et le contrat de dépôt

Le contrat de dépôt est défini à l'article 1915 du Code Civil ainsi « *Le dépôt, en général, est un acte par lequel on reçoit la chose d'autrui, à la charge de la garder et de la restituer en nature* ». Son interprétation doit se faire au regard des articles 1915 à 1948 du Code Civil.

Ce contrat est composé de deux obligations qui sont la conservation du bien meuble tel que prévu à l'article 1918 du Code Civil et la remise de la chose au déposant qui est ici le donneur d'ordre. A cette simple conservation peut s'ajouter également une obligation accessoire d'entretenir la chose par exemple.

La Cour de Cassation a également rappelé que :

« La remise d'une chose, à titre accessoire d'un contrat principal différent, ne suffit pas à transformer ce dernier en dépôt »⁵.

⁴ Cass soc., 15 mars 2006, no 04-47.379

Par conséquent le contrat de dépôt ne sera que très rarement retenu puisque l'opération de logistique n'en fait pas son obligation centrale. En effet dans la plupart des prestations logistiques, le dépôt gravite autour d'une obligation plus importante qui peut être le transport, ou encore la gestion des stocks.

Toutefois on peut citer un exemple de la Cour d'Appel de Paris qui à la suite d'un vol a qualifié de dépositaire un opérateur qui devait préparer cinq palettes en vue de les confier à un transporteur⁶. Dans ce cas, la Cour d'Appel a retenu que la seule obligation du prestataire était de conserver et de remettre les palettes.

Section 3 : La prestation logistique et le contrat d'entreprise

Le contrat d'entreprise, appelé contrat de louage d'ouvrage, est défini à l'article 1710 du Code Civil. Il dispose que « *le louage d'ouvrage est un contrat par lequel l'une des parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre, moyennant un prix convenu entre elles* ».

En l'espèce, lorsqu'un donneur d'ordre contracte avec un prestataire de logistique, il attend que ce dernier lui fournisse une prestation de services nécessitant un savoir-faire particulier contre le paiement d'une somme d'argent. Ce service peut en outre prendre diverses formes telles que la gestion de flux, la préparation de commande, l'entreposage ou encore le transport. Mais à l'inverse d'un contrat de travail, le donneur d'ordre n'aura aucun lien de subordination sur son prestataire.

Par conséquent, au vu de la complexité du contrat dit de « logistique » qui regroupe diverses prestations, il semble qu'une qualification en contrat d'entreprise soit la solution la plus judicieuse.

⁵ Cass. Com., 1^{er} juin 1993, n° 90-20.745, Bull. civ. IV n°221

⁶ CA Paris, 5^{ème} chambre section A., 7 février 2007, BTL n° 3167

Par exemple, la Cour d'Appel de Paris a qualifié une prestation associant du stockage, du tri et de la gestion en contrat d'entreprise suite à la survenue d'un incendie ayant endommagé les locaux et les marchandises du donneur d'ordre⁷. La Cour d'Appel s'est basée pour procéder à cette qualification sur une plaquette de l'entreprise indiquant qu'il était le seul groupe français à effectuer la totalité des prestations de la chaîne logistique. Il est important d'insister sur cet argument car une qualification en contrat d'entreprise ne pourrait être retenue pour une prestation dont l'activité principale est le transport.

Marie TILCHE estime toutefois qu' « *en présence d'un contrat un peu complexe, grande est l'envie de le qualifier de louage d'ouvrage, reléguant toutes les prestations dans le vaste fourretout de la prestation de services* ». ⁸

On comprend par-là, qu'elle estime que de qualifier une prestation de service en contrat d'entreprise est trop réducteur. La pluralité des prestations comprises dans ce type de convention nécessite une étude approfondie du contrat pour en déterminer sa qualification, ce que nous démontrerons au titre 2 de la présente partie.

⁷ CA Paris, 7^{ème} chambre., 4 janvier 200, BTL n°2835

⁸ M. Tilche, Mélanges en l'honneur de Christian Scapel, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 13 décembre 2013, p.382

Section 4 : Les conditions de formation d'un contrat dit de logistique

Le contrat dit de « logistique » est un contrat de droit privé, régi par conséquent (cf. les différentes qualifications) par les dispositions du contrat de louage d'ouvrage définies aux articles 1779 et suivants du Code Civil.

D'une manière plus générale ce contrat est soumis aux dispositions du droit commun des obligations. L'article 1108 du Code Civil dispose que pour qu'un contrat soit valide, il faut qu'il réunisse quatre conditions cumulatives qui sont le consentement de la partie qui s'oblige, la capacité de cette dernière à contracter, une cause et un objet.

Le contrat est synallagmatique et conclu à titre onéreux. Aucun formalisme particulier n'est exigé, la simple rencontre des volontés des différentes parties contractantes suffit à conclure le contrat. Il n'y a donc pas besoin d'un écrit. Par ailleurs, l'obligation de fixer le prix dans le contrat dès son existence n'est pas une condition indispensable, en effet la Cour de Cassation a reconnu l'existence d'un contrat d'entreprise malgré l'absence d'une rémunération déterminée⁹.

Il ressort de ce précédent titre, qu'objectivement, les conventions de logistiques, ont des liens plus étroits avec le contrat de louage d'ouvrage. Mais on verra que cette qualification n'est pas toujours celle que retiendront les juridictions.

⁹ Cass. civ., 28 novembre 2000, n° 98-17.560, Bull. civ.

Titre 2 : Les méthodes de qualifications juridiques d'une prestation logistique

La prestation logistique est une opération que beaucoup de transporteurs effectuent implicitement pour transporter une marchandise d'un lieu à un autre. Le transporteur peut l'effectuer à titre gracieux pour fidéliser son client ou au cours d'un transport, lors d'une rupture de charge. Cela ne pose pas de problème majeur tant qu'il y a une bonne exécution du contrat. En revanche, lors d'un litige, le donneur d'ordre ayant perdu ses marchandises va souhaiter avoir la meilleure indemnisation possible. Il arguera alors, par exemple, en faveur d'un contrat d'entreprise plutôt qu'un contrat de transport pour obtenir une indemnité plus importante. Le juge dispose alors de deux méthodes, soit il effectue cette qualification au regard de la commune intention des parties, soit il appliquera l'utile théorie de l'accessoire.

Section 1 : La qualification au regard de la commune volonté des parties

Rappelons dans un premier temps que selon l'article 1134 du Code Civil,

« Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. Elles ne peuvent être révoquées que de leur consentement mutuel, ou pour les causes que la loi autorise. Elles doivent être exécutées de bonne foi ».

La force de cette disposition s'impose également au juge qui ne devra pas dénaturer l'objet du contrat en cas d'intervention de celui-ci.

Le juge devra alors se fonder sur la commune intention des parties pour ne pas venir s'opposer au principe du consensualisme. Il va alors devoir argumenter à partir de l'article 1156 du Code Civil qui dispose que :

« On doit dans les conventions rechercher quelle a été la commune intention des parties contractantes, plutôt que de s'arrêter au sens littéral des termes ».

L'interprétation de la Convention peut s'effectuer de manière subjective ou objective, du point de vue de la jurisprudence passée et actuelle c'est le critère du subjectif qui persiste. Le juge ne doit s'intéresser qu'à l'intention première des cocontractants, et particulièrement aux moments où elles ont choisi de contracter.

Citons comme exemple un arrêt rendu par la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence du 19 février 2009 qui a dû résoudre une affaire entre un industriel de l'aéronautique (Eurocopter) et une entreprise de logistique (SDV). Les deux parties s'étaient liées par un « *contrat de prestation de services de plate-forme logistique* ». Au cours de l'exécution de ce dernier, sept sinistres ont eu lieu dont cinq plus d'un an au jour de la date d'assignation. L'industriel a agi contre le prestataire de logistique en réclamant l'entière réparation des sept sinistres, puisque ce dernier estimait que la convention conclue avec le logisticien était un contrat d'entreprise et donc que la prescription était de 5 ans.

La Cour d'Appel en interprétant le contrat et plus particulièrement en se basant sur l'intention des parties, a pu déterminer que l'activité de gestion des flux effectuée par un logiciel informatique fourni par Eurocopter ne représentait pas l'objet essentiel du contrat, qui résidait lui en une prestation de transport.

« Attendu qu'il ressort des stipulations contractuelles et surtout, des conditions dans lesquelles le contrat a été exécuté, que l'objet principal du contrat consistait pour la SAS SDV Logistique Internationale à effectuer de nombreuses opérations de transport liées à l'activité industrielle de la SAS Eurocopter, ainsi que des opérations annexes ou accessoires aux transports facilitant l'activité de la SAS Eurocopter et la

déchargeant de certaines tâches : la « Réception » des marchandises et leur « Distribution » sur le site de la SAS Eurocopter »¹⁰ ;

Par conséquent, la Cour d'Appel en conclue qu'il s'agit d'un contrat de transport. Le simple fait d'utiliser le terme de logistique dans une convention ne suffit pas à qualifier le contrat de louage d'ouvrage.

Section 2 : La qualification par la théorie de l'accessoire, une solution très plébiscitée

La solution la plus usitée par les juges pour qualifier une prestation logistique réside très certainement dans l'adage « *accessorium sequitur principale* », l'accessoire suit le principal. Cette maxime tire son origine de l'époque Romaine, au cours de laquelle ULPIEN, juriste et homme politique, avait créé la formule suivante « *accessio cedat principali* »¹¹ qui signifie que l'accessoire cède au principal. Plus précisément il faut comprendre que « *le bien principal communique sa condition juridique au bien qui s'agglomère à lui* »¹². Le terme accession quant à lui se définit comme une « *extension du droit de propriété, aux choses réputées accessoires, qui s'unissent à la chose principale* »¹².

Cet axiome juridique s'applique à toutes les branches du droit, il n'est pas nécessaire d'avoir une chose matérielle pour appliquer cet adage, la simple présence de deux obligations, l'une principale et l'autre accessoire, aux seins d'une convention permet aux juges d'appliquer la théorie de l'accessoire. Par exemple, il est souvent d'usage dans les films que les réalisateurs fassent apparaître un élément d'un autre film, ou une marque sans autorisation de leur auteur. Le défendeur usera alors de la théorie de l'accessoire afin de

¹⁰ CA d'Aix-En-Provence, 19 février 2009, SAS Eurocopter contre SDV Logistique Internationale, BTL.

¹¹ J. Ortolan, Des instituts de l'empereur justinien, Libraire de la Cour de Cassation, 1844, p. 368

¹² R. Guillien et J. Vincent, Lexique des termes Juridiques, Dalloz, 13^{ème} Ed., 2001, p. 5

démontrer que l'œuvre inscrite dans le film n'est qu'annexe à l'œuvre principale¹³. Cette méthode de défense est classiquement utilisée en droit de la propriété intellectuelle.

En droit du transport, ce mécanisme de qualification est majoritairement retenu pour les contrats de logistiques qui n'ont pas réellement prévu des clauses claires et précises pour déterminer la nature du contrat. Si le dommage survient pendant une période d'entreposage, grande sera l'envie du donneur d'ordre de qualifier le contrat de louage d'ouvrage ou de dépôt afin d'obtenir le remboursement intégral des marchandises sinistrées, même si l'obligation principale était le transport et bénéficiant de limite de responsabilité.

La théorie de l'accessoire donne lieu alors à des qualifications juridiques différentes en fonction des prestations incluses dans les contrats dits de logistique.

Premier cas, la qualification d'une convention de prestation logistique en contrat de dépôt : la Cour d'Appel de Paris du 16 février 2012 a par le biais de la théorie de l'accessoire qualifié des prestations de stockage, préparation des commandes, et réception et remises des marchandises aux transporteurs en un contrat de dépôt¹⁴. Pour en arriver là, la Cour a retenu qu'il ressortait que l'obligation principale était la prestation de stockage. Le juge s'attachera de manière générale à la durée de la prestation d'entreposage pour en déduire son importance dans le contrat litigieux¹⁵. Dans d'autres contrats, si plusieurs prestations sont exposées par la convention telles que le transport, le stockage, et l'emballage, le juge peut également se baser sur le fait que le professionnel exerce deux activités distinctes ou encore qu'il ait choisi de souscrire deux polices d'assurances distinctes démontrant qu'il voulait scinder son activité¹⁵.

¹³ CA Paris, 7 avril 2010, Juris-data n° 2010-008823

¹⁴ CA Paris, pôle 5, 16 février 2012, BTL 2012. 177

¹⁵ M. Tilche, « Les aléas du stockage », *BTL* n° 3549, 2015, p. 260

Deuxième cas, la qualification d'une prestation logistique en contrat de transport : la Cour de Cassation a le 20 novembre 2000 a requalifié un contrat de dépôt en contrat de transport, puisqu'elle estime que :

« la Cour d'Appel a relevé que la société Isa avait remis la marchandise litigieuse à la société Van Ommeren en vue d'un transport et en a déduit, à bon droit, que le contrat liant les parties est un contrat de transport »¹⁶. Elle se justifie en indiquant que « lorsqu'un transport était précédé d'un dépôt entre les mains d'un prestataire de services, dans l'attente des instructions de l'expéditeur, le contrat devait être qualifié de contrat de transport »¹⁶.

L'obligation essentielle du contrat résidait donc dans le transport et non pas dans l'entreposage selon la Cour de Cassation.

L'application d'une telle décision est souvent souhaitée par l'entreprise de transport puisqu'elle limite la réparation aux indemnités fixées par les conventions internationales ou les contrats types de transport.

Par exemple, DHL a été assignée suite à une perte partielle de marchandises au cours du transit de ces dernières au port d'Anvers. Le donneur d'ordre a souhaité retenir la responsabilité contractuelle de DHL sur le fondement du contrat de dépôt qui lui était plus avantageux.

Mais le tribunal de Bobigny¹⁷ estime que le contrat unissant les parties est un contrat de transport en se fondant sur un arrêt de la Cour de Cassation qui a fait ressortir que :

« le déplacement de la marchandise avait été convenu de Cork (Irlande) à Tigery (France) en vertu d'un ordre de transport couvrant l'intégralité de ce trajet exécuté par chacun des transporteurs successifs, y compris la société DHL Express, dans les locaux de laquelle la marchandise dérobée ne se trouvait que pour les nécessités de l'achèvement du

¹⁶ Cass, com., 20 novembre 2000, n°98-16.444, RJDA 2001, n° 309

¹⁷ T. com, 5^{ème} ch, 3 mai 2016, n° 2013F00317

transport, la Cour d'Appel, qui a nécessairement écarté l'existence d'un contrat de dépôt autonome »¹⁸

Une fois de plus, l'obligation principale de la prestation non qualifiée a primé sur l'obligation accessoire, ce qui permet au juge de déterminer la nature du contrat liant les parties.

Troisième cas, la qualification du contrat dit de logistique en contrat de louage d'ouvrage est la solution la plus souvent retenue par les juges lorsque la convention initiale ne permet pas de déterminer l'existence d'une seule et unique prestation principale. C'est souvent le cas lorsque le donneur d'ordre demande à son cocontractant d'effectuer des prestations autres que le transport. On peut citer comme exemple un arrêt de la Cour d'Appel de Versailles du 21 novembre 2002 qui a qualifié une convention associant diverses prestations logistiques en contrat d'entreprise alors que le prestataire en réclamait une qualification de contrat de dépôt¹⁹.

Dans un autre litige, la juridiction d'Appel a qualifié la convention liant les deux parties en contrat d'entreprise. En effet, elle justifie ce choix par la faible part que représentait le transport dans le contrat principal²⁰.

Pour reprendre le point de vue de Madame TILCHE, la qualification d'une prestation de transport en contrat de louage d'ouvrage reste certainement le dernier moyen pour un juge de qualifier le contrat et ainsi d'éviter d'aller à l'encontre de l'article 4 du Code Civil qui dispose que « *le juge qui refusera de juger, sous prétexte du silence, de l'obscurité ou de l'insuffisance de la loi, pourra être poursuivi comme coupable de déni de justice* ».

¹⁸ Cass, com., 2 mars 2010, n°09-10.139

¹⁹ CA Versailles, 12ème ch, Sect 2, 21 novembre 2002, No-rôle 00/03202

²⁰ CA Paris, Pôle 5, ch. 4, 3 avril 2013, BTL n° 2757

Partie 2 : Les pluralités des régimes juridiques des conventions de logistique

La qualification d'une prestation logistique joue un rôle important puisqu'elle impacte les rapports juridiques entre les parties en cas de mauvaise exécution de ce dernier. A la lecture des arrêts et des jugements rendus par les juridictions françaises, il est constant de voir que le débat entre les parties tourne autour de la qualification à donner au contrat litigieux. Quelle en est la véritable finalité ? Afin de répondre à cette problématique, il faut s'intéresser aux différents régimes juridiques qui découlent des contrats dit de logistique (cf. partie I) que l'on peut classer dans deux catégories ceux obéissant aux dispositions du Code Civil et ceux cadrés par des lois impératives ou supplétives.

Titre 1 : Les contrats dit de logistique régis par les dispositions du Code Civil

Les contrats régis par les dispositions du Code Civil pour qualifier une prestation logistique sont au nombre de deux, le contrat de louage d'ouvrage également appelé contrat d'entreprise et le contrat de dépôt.

Pour bien cerner les risques qui découlent de ces contrats, il est nécessaire d'étudier leur régime juridique.

Section 1 : Le régime juridique du contrat de louage d'ouvrage en logistique

I. Les effets du contrat de louage d'ouvrage en logistique

Le contrat dit de logistique peut être qualifié de contrat de louage d'ouvrage, plus communément connu sous l'appellation de contrat d'entreprise. Ce contrat est passé entre le maître d'ouvrage (donneur d'ordre) et le locateur (prestataire logistique). Il fait naître différentes obligations à la charge des parties.

A. Les obligations du locateur

Le contrat de louage d'ouvrage peut-être subdivisé en deux sous-contrats, ceux se rapportant aux services et ceux se rapportant aux choses. Le contrat de louage d'ouvrage s'appliquant aux services consiste uniquement à exécuter une prestation intellectuelle, à titre d'exemple cela s'apparente à l'acte de donner des soins, de conseiller ou encore d'organiser un transport. Le contrat de louage d'ouvrage s'appliquant aux choses est plus complet, car en plus de cette prestation de service, le locateur « *est tenu [...], d'exécuter le travail commandé dans les temps convenus, de conserver la chose et de*

la livrer, d'informer le maître de l'ouvrage »²¹. Dans le cadre d'une prestation logistique, le prestataire exécute manuellement le travail en réceptionnant et en conservant la marchandise. Toutefois, il peut y avoir des prestations logistiques qui vont seulement se borner à trouver des solutions d'optimisation de logistique, par exemple les sociétés dites « 4PL » qui ne cherchent qu'à optimiser la chaîne de logistique en développant des logiciels ou des applications informatiques.

Cette distinction est fondamentale, car la nature des obligations reposant sur chacune de ces prestations ne seront pas les mêmes.

Si le locateur n'accomplit que des prestations intellectuelles alors l'obligation qui pèsera sur lui sera de moyen. La jurisprudence a énoncé que :

*« Le conseil en organisation d'entreprise ne s'engage pas à faire réaliser des bénéfices, mais à employer les moyens requis pour procéder à l'analyse de l'entreprise »*²².

Ce conseil peut dès lors, très bien s'apparenter à un conseil de logistique. Ce qui fera peser sur le prestataire une obligation de moyen. Mais ce cas est rare, parce que le « *supply chain* » est une profession compliquée qui nécessite très souvent une intervention matérielle du locateur.

A contrario, si le prestataire accomplit une prestation de service intellectuelle cumulée à une implication matérielle réelle, l'obligation pesant sur le locateur serait très certainement de résultat. En effet, à ce jour la jurisprudence n'a pas rendu d'arrêt explicite en la matière, cependant, elle a énoncé que :

« La responsabilité de plein droit qui pèse sur le garagiste-réparateur ne s'étend qu'aux dommages causés par le manquement à son obligation de résultat ».²³

²¹ B. Boulbi, « Contrat d'entreprise », Rép. civ., mars 2010, n°61

²² CA Paris, 23 janvier 1990, D. 1990, inf. rap. p. 50

²³ Cass, com., 14 mars 1995, n° 93-12.028

Cet arrêt pourrait dans un sens aider à qualifier la nature de l'obligation du prestataire de logistique. En effet, lorsque le logisticien s'engage à emballer, préparer, stocker et livrer les marchandises confiées par l'industriel, il exécute une opération semblable à celle du garagiste, quant au niveau de son implication dans la garde du bien. Il est donc probable que le juge fasse peser sur le locateur logisticien une obligation de résultat, ou du moins une obligation de résultat atténué. Mais encore une fois, aucun arrêt à ce jour n'a qualifié la nature de l'obligation d'un contrat dit de logistique, ce n'est donc qu'une hypothèse.

B. L'obligation principale du maître d'ouvrage

Le donneur d'ordre d'une convention de logistique, qualifiée de contrat de louage d'ouvrage, doit payer le prix de la prestation rendue par le locateur. Il existe des obligations accessoires aux contrats de louage d'ouvrage qui sont au nombre de trois : le devoir de collaboration, la réception du travail accompli et la livraison du bien.

II. Les types de responsabilités découlant du contrat d'entreprise

En cas de mauvaise exécution de la prestation logistique, le maître de l'ouvrage va venir chercher en responsabilité le locateur. Il sera donc important d'avoir qualifié l'obligation pesant sur le prestataire, car la preuve à apporter ne sera pas la même.

En effet, si la prestation n'était qu'intellectuelle, l'obligation ne sera que de moyen. Par conséquent, le donneur d'ordre devra démontrer la faute du locateur qui a causé son dommage, ce sera une responsabilité pour faute prouvée.

A l'inverse, si la prestation portait sur une chose réelle, l'obligation sera de moyen. Ainsi, le donneur d'ordre n'aura qu'à démontrer l'existence d'un dommage et en aucun cas la faute du locateur ayant engendré le dommage.

Le prestataire de logistique supportera une responsabilité de plein droit, appelée également présomption de responsabilité.

III. La réparation

A. Le versement de dommage et intérêts en cas d'inexécution

Si la responsabilité du prestataire de logistique est retenue par les juges, ce dernier devra réparer le dommage occasionné au donneur d'ordre. L'article 1147 dispose que : « *le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution* ». Cette indemnisation doit obéir à des règles qui sont définies aux articles 1146 et suivants du Code Civil.

Le principe fondamental à respecter est celui de l'équivalence, la Cour de Cassation l'a défini ainsi :

« Le créancier d'une obligation contractuelle est fondé à demander la réparation de l'intégralité de son préjudice prévisible directement causé par l'inexécution »²⁴

Ce principe doit être mis en place par le juge qui est seul souverain pour évaluer le montant du préjudice allégué²⁵.

Par conséquent la réparation résultant d'une inexécution d'une prestation logistique qualifiée en contrat d'entreprise ou en contrat de dépôt sera totale. Il n'existe de dispositions fixant des limites de réparations, toutefois il est possible au débiteur de l'obligation principale de s'exonérer de cette responsabilité contractuelle.

²⁴ Cass. com., 17 mars 1978, n°85-15.711

²⁵ Cass. civ., 24 octobre 1983, DP 1894. 1 .14

B. Les causes d'exonération

Il faut se reporter aux causes classiques du Code Civil, elles sont au nombre de trois :

- Le cas de force majeure et le cas fortuit prévu à l'article 1148 du Code Civil,
- Le fait du tiers²⁶,
- Le fait de la victime, appelé également fait du créancier.

Concernant les deux dernières causes d'exonération, la jurisprudence retient que l'exonération peut être totale ou partielle en fonction du degré d'implication du tiers ou de la victime dans la réalisation du dommage.

Dans le cas d'une obligation de moyen, il existe un autre moyen « d'exonération » tendant à la démonstration de l'absence de faute commise par le locateur ayant causé le dommage. Cependant, ce moyen n'est pas véritablement une cause d'exonération puisque les conditions de la responsabilité contractuelle ne seront pas remplies.

Section 2 : Le régime juridique du contrat de dépôt en logistique

I. Les effets du contrat de dépôt en logistique

Une prestation logistique peut être également qualifiée de contrat de dépôt, à ce moment le prestataire prendra la qualification de dépositaire, et le client du prestataire prendra quant à lui la qualification de déposant. En théorie ce contrat est unilatéral car seule dépositaire s'engage à titre gratuit, mais en pratique il est synallagmatique, car le déposant paye cette prestation.

²⁶ Cass. req., 2 mars 1927 : DP 1927, 1, p. 121

A. Les obligations du dépositaire

Le dépositaire doit accomplir deux obligations selon l'article 1915 du Code Civil qui dispose que « *le dépôt, en général, est un acte par lequel on reçoit la chose d'autrui, à la charge de la garder et de la restituer en nature* ».

L'obligation de la garde de la chose est définie à l'article 1927 du Code Civil qui dispose que « *le dépositaire doit apporter, dans la garde de la chose déposée, les mêmes soins qu'il apporte dans la garde des choses qui lui appartiennent* ».

La jurisprudence retiendra que le dépositaire doit protéger la chose confiée contre les intempéries, les incendies et les vols. Pour ce dernier risque, le juge sera nettement plus sévère lorsque le dépositaire est un logisticien et qui avait pour mission de stocker la marchandise dans ses locaux²⁷.

Enfin, l'article 1927 du Code Civil dispose que : « La disposition de l'article précédent doit être appliquée avec plus de rigueur : 2° s'il a stipulé un salaire pour la garde du dépôt » ;

Cette obligation est qualifiée d'obligation renforcée par la jurisprudence puisqu'elle considère lorsque le dépositaire est salarié²⁸.

L'obligation de restitution est une obligation de résultat, cette obligation est nécessaire pour mettre fin au contrat. Le dépositaire n'est que temporairement responsable de la marchandise, cette distinction lui permet de se différencier du contrat de dépôt vente.

B. Les obligations du déposant

²⁷ CA Paris, 20 septembre 2012, RG n°O9/1554, BTL 2013, n°206

²⁸ Cass, 1re civ., 22 mai 2008 : JCP G 2008, n° 25, IV, 2122

Le déposant devra remplir deux obligations principales qui sont définies à l'article 1947 du Code Civil, « *la personne qui a fait le dépôt est tenue de rembourser au dépositaire les dépenses qu'il a faites pour la conservation de la chose déposée, et de l'indemniser de toutes les pertes que le dépôt peut lui avoir occasionnées* ».

D'autre part, si le déposant ne s'exécute pas, le dépositaire pourra retenir la marchandise jusqu'à ce que le déposant s'oblige, selon l'article 1948 du Code Civil.

II. Les types de responsabilité découlant du contrat de dépôt

En cas de mauvaise exécution du contrat, le déposant client du prestataire va rechercher la responsabilité du déposant.

La problématique qui va alors se poser est savoir si l'inexécution provient de l'obligation tendant à la garde ou à la restitution, mais en général les deux²⁹ sont liés. Dans ce cas l'obligation reposant sur le prestataire sera de moyen renforcé.

III. La réparation

A. Le versement de dommages et intérêts en cas d'inexécution

La réparation résultant de l'inexécution d'un contrat de dépôt doit être totale. La jurisprudence a énoncé que les dommages et intérêts alloués doivent rembourser intégralement la valeur de la marchandise.

²⁹Cass. com., 6 janvier 1970, Bull. civ. 1970

D'autre part, il faudra également indemniser le gain manqué à condition d'en établir le préjudice. En l'espèce, un industriel peut arguer que l'absence de restitution de sa marchandise lui a causé une perte d'exploitation financièrement quantifiable. Toutefois, le dépositaire, prestataire de logistique peut s'exonérer de cette responsabilité.

B. Les causes d'exonération

Les causes d'exonération sont les causes classiques du droit des obligations contractuelles qui sont la force majeure, le fait du tiers et le fait de la victime (v. supra. contrat de louage ouvrage).

La force est spécialement instruite dans les contrats de dépôt à l'article 1929 du Code Civil qui dispose que : « *le dépositaire n'est tenu, en aucun cas, des accidents de force majeure, à moins qu'il n'ait été mis en demeure de restituer la chose déposée* ».

De plus dans le cadre de l'obligation de moyen renforcé, le prestataire de logistique, ici le dépositaire, pourra également arguer pour s'exonérer que la détérioration de chose déposée résulte d'un fait étranger en démontrant « *qu'il a donné à cette chose les mêmes soins qu'il aurait apportés à la garde des choses lui appartenant* »³⁰.

³⁰ Cass. 1re civ., 22 mai 2008 : JCP G 2008, n° 25, IV, 2122

Titre 2 : Les prestations logistiques annexes à un contrat de transport

Dans un transport international, la marchandise ne peut pas en général être transportée de son point de départ à son point d'arrivée par le même un moyen de locomotion, il y aura très souvent une rupture de charge qui aura pour finalité soit d'embarquer la marchandise sur un autre moyen de transport plus approprié ou soit de la grouper avec d'autres marchandises vers une destination commune. Lors de ces phases de rupture de charge, la marchandise est stockée le temps qu'un navire, qu'un avion ou qu'un camion se présente pour la récupérer. Mais alors si un dommage survient pendant cette phase d'entreposage, à quel régime de transport le juge devra-t-il soumettre le litige ? Logiquement les parties doivent se soumettre aux CGV, mais il peut arriver que celles-ci ne soient pas opposables, il faudra alors donc rechercher le texte applicable. Cette tâche est complexe car il existe une multitude de textes en droit des transports, d'autant plus qu'ils ne proposent pas tous les mêmes montants de réparation ce qui ne favorisera pas le consensus des parties.

Cette problématique s'est posée à de nombreuses reprises devant les juridictions françaises mais aucune jurisprudence n'a tranché le débat. Les motifs dégagés par les juges sont souvent discutables. D'où l'intérêt de sécuriser le contrat en amont.

Section 1 : Etude de cas d'entreposage annexe au contrat de transport

Le tribunal de grande instance de Bobigny a rendu un jugement le 3 mai 2016¹⁷ concernant la qualification du régime juridique à appliquer à un entreposage annexe à une prestation de transport.

I. Les faits

Une société spécialisée dans la production d'acier inoxydable, dénommée APERAM, a contracté avec un commissionnaire de transport, DHL. Ce dernier avait pour mission de délivrer 79 colis de la France aux Etats-Unis. Du fait du transport demandé, DHL a organisé un post-acheminement routier vers le port d'Anvers afin que la marchandise soit prise en charge par un transporteur maritime. Lors de son arrivée au port, les colis ont dû être stockés dans l'attente d'un transport maritime, aucune réserve n'a été émise par l'agent ayant reçu la livraison. Au cours de cet entreposage, 50 colis, conditionnés en une palette, ont disparus. La société APERAM, ayant droit de la marchandise, a assigné le commissionnaire de transport DHL. La qualification du contrat retenue est celle du contrat de transport, mais un problème persiste quant aux choix du régime de transport applicable. L'entreposage est-il annexe au contrat de transport maritime ?

Bien entendu, cette discussion entre les parties a un enjeu non négligeable puisqu'elle aura un impact sur l'indemnisation à verser. En effet, la limitation en transport international routier est de 8,33 DTS alors qu'en maritime n'est seulement de 2 DTS ou 666,67 DTS par colis. Le colis ici s'apparente à la palette. D'où l'intérêt pour le chargeur de démontrer que le contrat été à ce moment sous l'égide de la Convention de Genève de 1956.

II. La solution dégagée par le juge

A. Les arguments des parties

Le juge bien que dépourvu d'arme face à cette problématique, a démontré que l'argument de DHL tendant à faire reposer le contrat de transport sous l'égide de la Convention de BRUXELLES n'était pas applicable au cas de l'espèce. Puisque la Convention de maritime de 1924 modifiée par ses différents amendements dispose en son article 1 e) que :

« “Transport de marchandises” couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu’à leur déchargement du navire. »

En l’espèce, la perte de la marchandise a eu lieu lors de sa période de transit dans les entrepôts à Anvers. DHL argue d’avoir perdu cette dernière au cours de l’empotage. Mais elle ne rapporte pas la preuve du lieu exact de la perte.

De plus le Lamy Transport Tome 2 énonce que les opérations préliminaires ne sont pas en principe couvertes par la Convention de BRUXELLES. Cette vision restrictive de la Convention a été rappelée dans un arrêt de la Cour d’Appel de Rouen le 9 septembre 2014, où il a été jugé que :

« elle ne s’applique, cependant, selon son article 1^{er} e, qu’à la responsabilité encourue par lui pendant le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu’à leur déchargement ; que la Convention ne gouverne pas l’exécution du contrat de transport au-delà des opérations de chargement »³¹.

Dans le cas de cet arrêt, le dommage était survenu postérieurement au déchargement, le conteneur « reefer » n’avait pas été rebranché.

La jurisprudence actuelle est très stricte quant à la notion de chargement, elle estime que la marchandise doit être à quai prête à être hissée dans le navire. Elle a refusé de soumettre une opération de manutention effectuée à une certaine distance du navire³².

B. Les motifs de la Cour

Le juge retiendra pour ce jugement l’application de la Convention de Genève de 1956, puisqu’il estime que le transport maritime n’a pas commencé, que

³¹ CA Rouen, 9 septembre 2014, n°02/02601

³² CA Aix-en-Provence, 5 mai 1988, DMF 1988, p.384

la convention la régissant ne prévoit rien en matière de transport de bout en bout et son champ d'application est trop restrictif pour l'appliquer au cas de l'espèce.

Au vu de cette décision, on peut se demander si le juge n'est pas emprisonné par la qualification du contrat de transport qu'il avait retenue et le champ d'application très restrictif des conventions.

En l'espèce, il a retenu à bon droit que le pré-acheminement maritime effectué par un transport routier était régi par la Convention de Genève. Mais l'extinction de ce premier contrat devrait avoir lieu normalement lors de la livraison de la marchandise au port d'Anvers. L'obligé, transporteur terrestre de la marchandise, est alors délivré de son obligation principale. Or, ici, le rattachement de la période transitoire à ce contrat est difficilement compréhensible puisqu'il est « éteint ». Il semblerait plus logique de le rattacher au régime de transport lui succédant, le transport maritime.

Mais dans ce vide juridique, le tribunal n'avait pas réellement le choix, il n'a fait que se soumettre au caractère impératif de la CMR. Le champ d'application trop restrictif de la Convention de Bruxelles ne permettait pas son application au cas d'espèce.

Il est donc probable que si le transport maritime avait été soumis à la Convention d'Hambourg, dont le champ d'application dans la durée est nettement moins réducteur, la solution aurait été toute autre.

Le juge aurait donc pu rattacher la prestation d'entreposage au contrat de transport maritime.

Section 2 : Les moyens de protections contractuelles

Face à cette incertitude juridique planant sur le devenir d'une marchandise en transit, il est nécessaire pour les clients des transporteurs de pouvoir quantifier les risques si un dommage survenait. Les transporteurs vont généralement opter pour un contrat unique, mais ce choix n'est que contractuel et devra s'effacer face aux caractères impératifs des conventions de transport.

Si l'on est sur un transport international roucier uniquement, il est presque certain que le dommage survenant pendant une période transitoire se soumette à la Convention de Genève de 1956, sauf à ce que cette période soit qualifiée en contrat de dépôt. Puisque la CMR prévoit en son article 17 que : « *le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison* ».

A titre d'exemple, la Cour de Cassation a jugé que :

« A défaut de convention contraire, l'entreposage des marchandises dans les locaux du transporteur ou du commissionnaire est l'accessoire du contrat de transport international dont il suit le régime, quelle qu'ait été la durée de ce dépôt. En l'absence de faute lourde, ce sont donc les limitations d'indemnités de l'article 23 de la CMR qui s'appliquent à la réparation de la perte des marchandises, survenue durant l'entreposage »³³.

Le caractère extensif permet l'application de la CMR à une prestation de stockage préliminaire au transport.

³³ Cass, com., 22 avril 1997, n° 94-19.040 : JurisData n° 1997-001861.

Il en est de même pour le transport aérien, dont la Convention de Varsovie dispose en son article 18 alinéa 2 que : « *le transport aérien [...] comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport* ».

La Cour d'Appel de Paris a rendu un arrêt le 9 février 1990 en se basant sur cette disposition qui lui a permis d'exclure la qualification d'un contrat de dépôt à des marchandises en transit³⁴.

Dans le cadre d'un transport maritime qui nécessite un post acheminement terrestre, il est possible d'insérer les règles CNUCED/CCI dans le contrat. Elles permettent d'établir un régime commun d'indemnisation à tous les modes de transport. Ces règles peuvent être insérées dans un contrat de transport international. Toutefois, elles n'ont pas une valeur impérative, le juge peut très bien choisir d'y déroger pour y appliquer à la place le droit national ou une convention internationale impérative.

³⁴ CA Paris, 7e ch. B, 9 février, 1990 : JurisData n° 1990-020444

CONCLUSION

La logistique est un domaine d'activité très varié. Il n'existe donc pas un contrat type applicable à une prestation logistique. Un logisticien peut très bien se charger pour un client de la préparation des commandes, de la gestion des flux et de la manutention et pour un autre s'occuper uniquement de la gestion des flux et du transport.

Les entreprises commerciales ont su très rapidement s'adapter pour répondre aux exigences des industriels et plus spécialement aujourd'hui du e-commerce. Cette adaptation rapide s'est faite au détriment de la sécurité juridique contractuelle. Les logisticiens, au courant de ce problème, tentent de se protéger à travers les conventions qu'ils concluent avec leur client. Mais, ils doivent bien souvent s'adapter aux exigences de leur futur donneur d'ordre afin de ne pas les voir partir à la concurrence. Le client établit alors un cahier des charges détaillés qui servira de socle pour rédiger le contrat.

Bien que la formation d'un contrat soit un acte consensuel, il arrive très souvent que ce dernier soit remis en cause lors de la survenance d'un litige. Par exemple dans une convention de logistique, le logisticien peut très bien accepter d'indemniser son client sans fixer des limites alors que la prestation principale est du transport. Cette technique lui permet de « gagner » un client, tout en ayant conscience que lorsqu'un litige se présentera, il demandera au juge de qualifier la prestation en contrat de transport régi pas des conventions impératives. Par conséquent la convention devra céder sous les textes internationaux de transport qui font bénéficier aux transporteurs des plafonds d'indemnités.

L'autre solution est d'établir un contrat qui détaillera le régime juridique de chacune des prestations, ou à l'inverse d'établir un contrat *sui generis* qui appliquera le même régime de responsabilité et d'indemnité à chacune des prestations logistiques. Mais là encore, l'insécurité juridique est trop importante. Car rien n'empêchera le prestataire de réclamer une limitation des textes impératifs régissant le transport, en démontrant que la prestation principale était le déplacement de la marchandise.

Mais alors pourquoi le législateur ou les organisations internationales ne viennent pas statuer sur le sort de la logistique qui est au cœur de l'activité économique mondiale ?

Certainement parce que les intérêts en jeu sont trop importants et que le caractère « protéiforme » de la prestation logistique ne permet pas d'établir un contrat commun. La diversité des arrêts et des jugements rendus en la matière en est l'exemple parfait. Nul aujourd'hui n'a trouvé un meilleur moyen que la théorie de l'accessoire pour qualifier un contrat de logistique. Toutefois, il serait peut-être intéressant que le juge, lors de l'application de ce principe, analyse non pas le critère subjectif du contrat mais le critère objectif et économique de celui-ci. Par exemple, les juridictions pourraient regarder qu'elle est la prestation logistique la plus onéreuse et les classer en fonction du temps passé à l'exécuter. Ce critère est fortement recommandé par la doctrine qui estime qu'aujourd'hui, la liberté contractuelle est de plus en plus restreinte par l'intervention du législateur et donc que le critère subjectif perd de sa valeur. Cette nouvelle méthode permettrait aux parties de sécuriser le contrat et d'aider les risk managers à prévoir les risques financiers encourus.

Face à ce vide juridique, la fédération des entreprises de transport et de logistique a mis en place le « guide des bonnes pratiques pour la rédaction du contrat de logistique ». Cet ouvrage contient un modèle de contrat auquel les nouvelles entreprises de logistiques peuvent se confronter. Il a été établi avec l'appui de divers organismes et professionnels qui lui permet d'avoir un certain poids juridique, dans l'attente de voir peut-être un jour apparaître un contrat de logistique de « hard law ».

BIBLIOGRAPHIE

I. Traités et manuels

- Code Civil
- Code de commerce
- Convention de Genève de 1959
- Convention de Montréal du 28 mai 1999
- Convention de Varsovie du 12 octobre 1929
- Convention des Nations Unies sur le Transport de Marchandises par Mer de 1978 (Règles de Hambourg)
- Convention de Bruxelles 1924 modifié par les protocoles de 1968 et de 1979

- *Route : transport intérieur et international*, Lamy Tome I, Edition 2016
- *Commission de transport - Mer, fer, air*, Lamy Tome 2, Edition 2016
- *Logistique*, Lamy, Edition 2016
- M. Tilche, Mélanges en l'honneur de Christian Scapel, *La logistique et le droit : un mariage de raison*, 2013
- R. Cabrillac, *Droit des obligations*, Dalloz, 10^e éd., 2012
- Droit du contrat, Lamy, 2016

- H Maté et D.Tixié: *La Logistique*, Paris PUF , 1987
- J. Ortolan, Des instituts de l'empereur justinien, Libraire de la Cour de Cassation, 1844, p. 368
- R. Guillien et J.Vincent, Lexique des termes Juridiques, Dalloz, 13^{ème} Ed., 2001, p. 5

II. Thèses et mémoires

- F. Gruat la Forme-Chretien, *Référentiel d'évaluation de la performance d'une chaîne logistique*, Thèse, 2007
- S. Khezami, *le contrat de logistique*, Mémoire, 2007

III. Répertoires et fascicules

- G. Pignarre, *Dépôt*, Dalloz, Rép. civ., 2014
- P. le Tourneau, *Dépôt*, Dalloz, Rép. com., 2014
- B. Boulbi, *Contrat d'entreprise*, Rép civ., 2016
- D. Gibirila, *Louage d'ouvrage et d'industrie*, LexisNexis, J.-Cl., C. civ., Fasc. 10, 2014
- C. Paulin, *Introduction à la logistique*, LexisNexis, J.-Cl., Trans., Fasc. 614-30

IV. Revues et articles

- Bulletin du transport et de la logistique
- C. Scapel, *Du transport successif au transport amodal via le transport multimodal*, IMTM, 2006
- C. Scapel, *Rapport de synthèse*, IMTM, 2012

V. Jurisprudences

- Cass soc., 15 mars 2006, no 04-47.379
- Cass soc., 16 septembre 2009, n° 08-41194
- Cass, 1re civ., 22 mai 2008 : JCP G 2008, n° 25, IV, 2122
- Cass, com., 14 mars 1995, n° 93-12.028
- Cass, com., 2 mars 2010, n°09-10.139
- Cass, com., 20 novembre 2000, n°98-16.444, RJDA 2001, n° 309
- Cass, com., 22 avril 1997, n° 94-19.040 : JurisData n° 1997-001861.

- *Cass. 1re civ., 22 mai 2008 : JCP G 2008, n° 25, IV, 2122*
- *Cass. civ., 24 octobre 1983, DP 1894. 1 .14*
- *Cass. civ., 28 novembre 2000, n° 98-17.560, Bull. civ.*
- *Cass. com., 17 mars 1978, n°85-15.711*
- *Cass. Com., 1^{er} juin 1993, n° 90-20.745, Bull. civ. IV n°221*
- *Cass. com., 6 janvier 1970, Bull. civ. 1970*
- *Cass. req., 2 mars 1927 : DP 1927, 1, p. 121*

- *CA Aix-en-Provence, 5 mai 1988, DMF 1988, p.384*
- *CA d'Aix-En-Provence, 19 février 2009, SAS Eurocopter contre SDV Logistique Internationale, BTL.*
- *CA Paris, 20 septembre 2012, RG n°O9/1554, BTL 2013, n°206*
- *CA Paris, 23 janvier 1990, D. 1990, inf. rap. p. 50*
- *CA Paris, 5^{ème} chambre section A., 7 février 2007, BTL n° 3167*
- *CA Paris, 7 avril 2010, Juris-data n° 2010-008823*
- *CA Paris, 7e ch. B, 9 février, 1990 : JurisData n° 1990-020444*
- *CA Paris, 7^{ème} chambre., 4 janvier 200, BTL n°2835*
- *CA Paris, pôle 5, 16 février 2012, BTL 2012. 177*
- *CA Paris, Pôle 5, ch. 4, 3 avril 2013, BTL n° 2757*
- *CA Rouen, 9 septembre 2014, n°02/02601*
- *CA Versailles, 12ème ch, Sect 2, 21 novembre 2002, No-rôle 00/03202*

- *T. com, 5^{ème} ch, 3 mai 2016, n° 2013F00317*

VI. Sites internet

- *Légifrance : <https://www.legifrance.gouv.fr/>*
- *Historius : <http://www.historius.fr/2016/08/15/accessorium-sequitur-principale/>*
- *Musée Arromanches : <http://www.musee-arromanches.fr/logistique>*
- *Acharkoui : <http://www.acharkaoui.com/la-logistique>*

- Livre Blanc Logistique : <http://www.eridanis.com/wp-content/uploads/2014/12/Livre-Blanc-Logistique-Connectee.pdf>
- Revue périodique : <http://revueperiode.net/le-container-et-lalgorithme-la-logistique-dans-le-capitalisme-global/>

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	1
SOMMAIRE	2
INTRODUCTION	3
PARTIE I : LA QUALIFICATION D'UNE PRESTATION LOGISTIQUE	7
TITRE 1 : LA PRESTATION LOGISTIQUE, UN CONTRAT DIFFICILEMENT QUALIFIABLE	8
SECTION 1 : LA PRESTATION LOGISTIQUE ET LE CONTRAT DE TRAVAIL	8
SECTION 2 : LA PRESTATION LOGISTIQUE ET LE CONTRAT DE DEPOT	9
SECTION 3 : LA PRESTATION LOGISTIQUE ET LE CONTRAT D'ENTREPRISE	10
SECTION 4 : LES CONDITIONS DE FORMATION D'UN CONTRAT DIT DE LOGISTIQUE	12
TITRE 2 : LES METHODES DE QUALIFICATIONS JURIDIQUES D'UNE PRESTATION LOGISTIQUE	13
SECTION 1 : LA QUALIFICATION AU REGARD DE LA COMMUNE VOLONTE DES PARTIES	13
SECTION 2 : LA QUALIFICATION PAR LA THEORIE DE L'ACCESSOIRE, UNE SOLUTION TRES PLEBISCITEE	15
PARTIE 2 : LES PLURALITES DES REGIMES JURIDIQUES DES CONVENTIONS DE LOGISTIQUE	19
TITRE 1 : LES CONTRATS DIT DE LOGISTIQUE REGIS PAR LES DISPOSITIONS DU CODE CIVIL	20
SECTION 1 : LE REGIME JURIDIQUE DU CONTRAT DE LOUAGE D'OUVRAGE EN LOGISTIQUE	20
I. Les effets du contrat de louage d'ouvrage en logistique	20
A. Les obligations du locateur	20
B. L'obligation principale du maitre d'ouvrage	22
II. Les types de responsabilités découlant du contrat d'entreprise	22
III. La réparation	23
A. Le versement de dommage et intérêts en cas d'inexécution	23
B. Les causes d'exonération	24
SECTION 2 : LE REGIME JURIDIQUE DU CONTRAT DE DEPOT EN LOGISTIQUE	24
I. Les effets du contrat de dépôt en logistique	24
A. Les obligations du dépositaire	25

B. Les obligations du déposant	25
II. Les types de responsabilité découlant du contrat de dépôt	26
III. La réparation	26
A. Le versement de dommages et intérêts en cas d'inexécution	26
B. Les causes d'exonération	27
TITRE 2 : LES PRESTATIONS LOGISTIQUES ANNEXES A UN CONTRAT DE TRANSPORT	28
SECTION 1 : ETUDE DE CAS D'ENTREPOSAGE ANNEXE AU CONTRAT DE TRANSPORT	28
I. Les faits	29
II. La solution dégagée par le juge	29
A. Les arguments des parties	29
B. Les motifs de la Cour	30
SECTION 2 : LES MOYENS DE PROTECTIONS CONTRACTUELLES	32
CONCLUSION	34
BIBLIOGRAPHIE	36
I. Traités et manuels	36
II. Thèses et mémoires	37
III. Répertoires et fascicules	37
IV. Revues et articles	37
V. Jurisprudences	37
VI. Sites internet	38
TABLE DES MATIERES	40

RÉSUMÉ - La mondialisation de notre société n'a fait qu'accroître nos échanges commerciaux, cela a engendré une augmentation des flux de capitaux mais également des flux de marchandises. Le transport est devenu ainsi un maillon essentiel du commerce international qui a dû évoluer avec lui afin de pouvoir répondre à ces nouveaux échanges. Il a dû se greffer sur un ensemble plus important, la logistique, afin d'améliorer la rapidité des échanges. Ce concept est totalement nouveau pour le droit. Le débat tendant à la qualification juridique de ce dernier est assez controversé puisque le législateur ne l'a jamais défini. C'est donc aux magistrats et aux docteurs que revient cette lourde tâche, mais encore aujourd'hui sa définition ne fait pas consensus.

SUMMARY - *The globalization of our society has only increased our trade exchanges; it resulted in an upsurge of capital flows, and of flows of goods. The transportation has thus become a key link in the international trade, and had to evolve at the same pace in order to cater these new exchanges. It has come on top of a bigger picture, the logistics, in order to quicken the trade. This concept is fully new in law. The debate towards its legal characterization is quite controversial, as that concept has never been defined. So this tough task is attributed to the magistrates and doctors, but to this day, its definition still not agreed on.*

MOTS CLÉS - Logistique ; flux de marchandises ; mondialisation ; convention de logistique ; droit mou (contractuel) ; droit dur (positif)

KEYWORDS – *Supply Chain ; flows of goods ; globalization ; agreement on logistic services ; soft law ; hard law*