

A la Une : Doctrine

Les parkings sécurisés : un élément de la politique de sécurité du transport de marchandises par route et des questions juridiques

Par **Isabelle Bon-Garcin**
Maître de conférences – Lyon 2
Directrice scientifique de l'IDIT

La question de la mise en place des parkings sécurisés n'est pas nouvelle, mais elle a pris toute son ampleur depuis que les acteurs de l'UE s'en sont émus. Deux raisons au moins justifient cet intérêt. La première trouve sa source dans l'application de certaines normes sociales, ainsi, le nouveau règlement 561/2006 sur les temps de conduite et de repos, récemment entrée en vigueur, reconnaît implicitement l'importance de prévoir un nombre suffisant d'infrastructures de repos sûres et sécurisées pour les conducteurs professionnels¹. La seconde s'explique par la très forte criminalité liée au transport de marchandises par route, comme le montre une étude récente menée conjointement par l'Union internationale des transports routiers (IRU) et le Forum International des Transports (ITF), anciennement Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), sur les Agressions contre les conducteurs de poids lourds internationaux². Le coût direct des

attaques observées est estimé à 12 millions d'euros. Le coût direct total, extrapolé à l'ensemble de la population de conducteurs internationaux en Europe est estimé à plus de 7 milliards d'euros (sans tenir compte des dépenses indirectes ou de la valeur des opportunités commerciales perdues)³. En France, la «Cellule interministérielle de lutte contre la délinquance itinérante» (CILDI)⁴, estime le préjudice annuel subi en 2006 du fait des vols de fret à 35 millions d'euros, sur la base de la valeur des marchandises remises à l'acheminement⁵.

En mai 2007, le Comité économique et social européen, adoptait un avis sur «La politique européenne de sécurité routière et les

* 42% des agressions ont eu lieu sur des aires de stationnement pour poids-lourds

* 66% des agressions mentionnées se sont déroulées entre 22h00 et 6h00

* 30% des conducteurs attaqués n'ont pas signalé l'incident à la police

* Les pays où l'on dénombre le plus grand nombre d'agressions par million de tonnes transportées sont : la Roumanie (5,03/Mt), la Hongrie (1,31/Mt), la Pologne (1,21/Mt) et la Fédération de Russie (0,97/Mt). Étude disponible sur le site de l'IRU : www.iru.org.

³ L'étude recommande aux autorités nationales d'établir et d'entretenir des arrêts et des aires de stationnement sûrs et sécurisés pour les poids-lourds, ainsi que de mettre en place, dans chaque pays, des Unités nationales de police spécialisées dans la criminalité du fret routier. Elle en appelle à un réel partenariat public privé pour s'attaquer au problème, et notamment en améliorant l'échange d'informations, le signalement des incidents par les conducteurs et les entreprises concernées, et préconise un suivi rapide de la police et des autres autorités, des mesures de sécurité renforcées au sein de l'entreprise ainsi qu'une formation renforcée des conducteurs ciblée sur les dangers des activités criminelles dans le transport routier.

⁴ Créée en 1997, elle est composée de gendarmes travaillant en collaboration avec les services de police, de la justice et de l'administration fiscale ;

⁵ BTL 2007, n°3203, note Guillemette de Fos.

¹ Ainsi, l'article 12 du règlement dispose que pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger au présent règlement dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, et à condition de ne pas compromettre la sécurité routière. Le texte ajoute que le conducteur devra indiquer la nature et le motif d'une telle dérogation sur les disques ou son registre de service.

² L'étude, qui comprend quelque 1300 entretiens en face à face et 700 réponses à un questionnaire Internet reçues de conducteurs et d'entreprises de transports de plus de 35 pays d'Europe, des Balkans et d'Asie centrale et récoltées entre l'année 2000 et 2005, montre que :

* 17% de tous les conducteurs interrogés ont subi une agression au cours des 5 années observées

* 30% des conducteurs agressés l'ont été plus d'une fois

* 21% des conducteurs ont été agressés physiquement

* 60% des attaques avaient pour cible le poids-lourd et sa cargaison, les 40% restants ciblaient le vol des effets personnels du conducteur

conducteurs professionnels - Emplacements de stationnement sûrs et sécurisés»⁶, dans lequel il recommandait à la Commission, en particulier, d'explorer les moyens par lesquels pouvait être soutenue la mise en place de stationnement sûrs et sécurisés. Le Parlement a par ailleurs prévu dans son budget 2007, 2 millions d'euros pour le développement d'un système de certification pour des emplacements de stationnement sûrs et sécurisés⁷.

D'ores et déjà, des parkings dits sécurisés ont vu le jour en France⁸ et en Europe⁹. En règle générale, il s'agit de parkings protégés par des clôtures hautes de sécurité, parfois avec des barrières à herse à l'entrée et à la sortie, avec des éclairages renforcés, disposant parfois de système d'alarme, surveillés par des gardiens et/ou par un système de vidéo surveillance. D'autres prestations peuvent être proposées, comme des services de restauration et de repos ou encore des espaces de communication. Les tarifs sont établis en fonction du temps d'occupation de l'emplacement¹⁰.

L'utilisation de ces parkings dits sécurisés pose aux juristes que nous sommes au moins deux questions : a t'elle une incidence sur la situation juridique du transporteur en cas de vol de la marchandise (I) et en ce cas, la responsabilité du gestionnaire du parking peut-elle également être recherchée par le transporteur (II).

I - Les parkings sécurisés et la situation juridique du transporteur en cas de vol

S'il nous paraît certain que l'utilisation d'un parking sécurisé aura une incidence sur la couverture du risque par l'assureur (A), la réponse est sans doute plus contrastée lorsqu'il s'agit de se prononcer sur la responsabilité du transporteur (B).

A - Quant au bénéfice de la clause syndicale vol

⁶ 2007/C 175/21, JOUE, 27.7.2007

⁷ BTL 2007, n°3203

⁸ La consultation du site de l'Association française des sociétés d'autoroute (AFSA) permet de constater que 7 parkings dits sécurisés sont proposés pour l'heure sur le territoire français.

⁹ Ouverture le 14 septembre 2007 d'un parking sécurisé en Allemagne, à Uhrsleben entre Hanovre et Berlin. D'autre part, une brochure IRU/CEMT des zones de stationnement pour camions en Europe est accessible au grand public et régulièrement mise à jour. L'édition 2007 présente des données sur quelque 2000 aires de stationnement dans 41 pays européens.

¹⁰ En moyenne, il faut compter 30 euros HT par 24 h.

La recrudescence des vols de marchandises en cours de transport, a conduit les compagnies d'assurance à durcir les conditions de couverture de ce risque et à subordonner leur garantie à la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures préventives par les transporteurs. Elles ont trouvé leur traduction dans ce que l'on appelle les clauses syndicales vol¹¹.

Cette clause est licite, comme a pu le dire la Cour de cassation, «et trouve sa justification dans l'importance et la fréquence des vols commis lors des transports par route» (Cass. civ., 5 juillet 1989, pourvoi n°87-14908, Transidit 54-2007 n°34). Comme elle est intégrée à la police garantissant la responsabilité contractuelle du transporteur, elle ne produira d'effet que dans ce domaine¹². S'agissant d'une condition de garantie (CA Versailles, 29 nov. 2001, Transidit 54-2007 n°40, Cass. civ. 29 oct. 2002, Bull. civ., I, n°243, BTL 2002, p.750), il appartient donc à l'assuré d'apporter la preuve qu'il a satisfait aux règles de prévention énoncées par la clause. Ces règles ont trait principalement à l'équipement du véhicule et au stationnement de ce dernier. Ainsi, dans tous les cas, le véhicule doit être équipé d'un dispositif antivol, entendu comme tout système de protection empêchant le déplacement mais aussi l'effraction du véhicule ou du matériel de transport¹³. Aux dispositifs antivol d'origine, se trouvent aujourd'hui adjoints les bâches maillées, les antivols fixés aux pivots d'attelage des remorques ou semi-remorques dételées, les cadenas dont l'anse en acier cimenté doit avoir un diamètre de 9 mm minimum.

Quant au stationnement, il doit s'entendre comme «toute immobilisation du véhicule routier en un lieu quelconque, avec ou sans la présence du conducteur»¹⁴. Ainsi, l'assuré doit établir que le véhicule a, soit fait l'objet d'un gardiennage, c'est-à-dire «d'une surveillance active et permanente, permettant de déceler toute tentative de vol et d'y faire face sans délai», ou se trouvait dans un endroit clos (hauteur d'au moins 1, 80 mètres) et surveillé ou fermé à clé. Tel n'est pas le cas, lorsque le

¹¹ La clause qui se veut actuellement applicable est celle du 17 octobre 2005, qui annule et remplace celle du 16 décembre 2002, laquelle se substituait à deux clauses du 30 janvier 1992. Mais les grands principes d'application de la clause vol 1992 dégagés par la jurisprudence devraient perdurer sous l'égide des clauses postérieures.

¹² À défaut de responsabilité du transporteur et donc de garantie de son assureur, la clause vol ne s'applique pas.

¹³ Certaines polices soumettent la garantie à l'utilisation d'un type défini d'antivol.

¹⁴ Sous la clause de 1992, c'est la durée totale du stationnement qui détermine les mesures de prévention à mettre en œuvre pour bénéficier en plein de la garantie. Les nouvelles clauses ne distinguent plus selon la durée.

conducteur dort dans la cabine, sa présence ne constitue pas un gardiennage permanent comme l'exige la clause vol (CA Reims, 7 janv. 2002, Transidit 54-2007 n°36). À plus forte raison, la garantie de l'assureur ne sera pas due lorsque le véhicule est stationné sur un parking public, non clos, non gardienné ou non fermé par un système électronique ou autre (CA Rouen, 23 mars 2005, Transidit 54-2007 n°41). En revanche, lorsque l'entreprise de transport établit qu'elle avait donné à son conducteur, avant la survenance du sinistre, des instructions écrites lui rappelant et lui enjoignant de respecter les règles de la clause vol, la garantie de l'assureur lui reste acquise, même si le conducteur ne les a pas respectées.

Il est clair, compte tenu de ce que nous venons d'exposer, que l'utilisation d'un parking sécurisé, tel que décrit en introduction, devrait permettre au transporteur de bénéficier de la clause vol.

B - Quant à la responsabilité contractuelle du transporteur

Le transporteur est tenu d'une obligation de résultat conformément à l'article L.133-1 du Code de commerce¹⁵. Or, le contentieux judiciaire, important en matière de vol de marchandises transportées par camion, pour les raisons évoquées précédemment, montre que les débats tournent toujours autour de deux moyens juridiques. Le premier consiste pour le transporteur à tenter de faire admettre que le vol dont il a été la victime revêt le caractère de la force majeure, et l'exonère ainsi de sa responsabilité conformément à l'article L.133-1 du Code de commerce (1). Le second, porte sur le point de savoir si le transporteur a commis une faute lourde, l'obligeant alors à la réparation intégrale du préjudice subi par son cocontractant conformément à l'article 1150 du Code civil (2).

1- Ne bénéficiant d'aucune définition légale, la force majeure a été laissée à l'appréciation des juges qui, par essence, évolue. Ainsi, pendant longtemps, on a considéré que la force majeure libérait le débiteur si trois éléments étaient cumulativement réunis, c'est-à-dire : extériorité, imprévisibilité et irrésistibilité.

¹⁵ Il s'agit de l'article 17 de la CMR, lorsque le transport est international, sachant que la jurisprudence française analyse la force majeure ou la faute lourde de la même façon, que le transport soit national et international et malgré une définition de la force majeure quelque peu différente sous l'égide de la CMR.

L'extériorité a été le premier élément à être délaissé peu ou prou par les juges, puis l'imprévisibilité s'est trouvée peu à peu battue en brèche par la première chambre civile de la Cour de cassation¹⁶, tandis que la chambre commerciale, justement à propos d'un vol à main armée de marchandises transportées par voie routière, opérait elle aussi un revirement, en énonçant que l'irrésistibilité de l'événement peut parfois, à elle seule, être constitutive de force majeure, malgré sa prévisibilité latente, à condition que toutes les mesures de prévention voulues aient été prises¹⁷. En revanche, les première et troisième chambres maintenaient le triptyque classique. Face aux divergences de ses différentes formations, l'Assemblée plénière est revenue récemment à une conception traditionnelle de la force majeure, même si la condition d'extériorité ne semble plus être exigée, opérant par là même une unification des critères¹⁸.

Comme on peut s'en rendre compte à la lecture de ce numéro spécial de TRANSIDIT, les juges adoptent une conception assez restrictive de la force majeure, qui suppose des circonstances de fait sortant largement de l'ordinaire, et ce d'autant plus aujourd'hui, par la réaffirmation de la théorie « classique » de la force majeure. Devenu, selon les termes parfois employés par les juges, une « pratique courante, une « banalité contemporaine », le vol, n'est guère susceptible de constituer un cas de force majeure que s'il a été commis avec violence et dans des conditions telles qu'il n'ait pu être empêché. Ce n'est pas le cas, lorsque le conducteur a stationné son camion dans un parking non gardé, peu éclairé et situé dans une zone sensible ou sur la voie publique (Cass. com., 30 juin 2004, Transidit 54-2007 n°1 ; CA Paris, 22 avr. 2003, Transidit 54-2007 n°2 ; Cass. com., 26 sept. 2006, pourvoi n°04-18232, Transidit 54-2007 n°4 ; Cass. com., 20 mars 1990, Transidit 54-2007 n°7 ; CA Paris, 28 févr. 1996, Transidit 54-2007 n°8 ; Cass. com., 29 févr. 2000, Transidit 54-2007 n°9). En revanche, répond à la définition de la force majeure un vol à main armée avec séquestration, sur un parking de relais routier (CA Versailles, 20 janvier 1994, Transidit 54-2007 n°10), ou encore le vol commis dans l'entrepôt d'un transporteur, les locaux étant par ailleurs reliés à un centre de télésurveillance et le gardien avait été ligoté sous la menace d'un pistolet¹⁹.

¹⁶ Cass. civ. 9 mars. 1994, Bull. civ. 1999, I, n°91

¹⁷ Cass. com., 1^{er} oct. 1997, Bull. civ. 1997, IV, n°240, RTD civ. 1998, p.121, BTL 1997, p.708

¹⁸ Cass. ass. plén., 14 avr. 2006, Juris-Data, n° 2006-033181, JCP 2006 éd.E, 2224, note C.Legros p. 1423.

¹⁹ Cass. com., 29 févr. 2000, Bull. civ. IV n°45, BTL 2000, p.212).

Au regard de ces décisions, il est clair que le fait de garer son véhicule dans un parking sécurisé peut être un élément pris en compte par les juges, mais il n'est pas suffisant pour considérer que le vol est imprévisible et irrésistible, encore faut-il qu'il ait été commis avec violence. En dehors de cette hypothèse, le transporteur sera déjà bien heureux s'il échappe à la faute lourde !

2- Si la responsabilité du transporteur est retenue, il peut néanmoins limiter le montant de sa réparation soit par le jeu de clause contractuelle, soit à défaut par l'application des limites légales prévues par les contrats types. Mais, conformément aux dispositions de droit commun, et en particulier de l'article 1150 du Code civil, il peut être condamné à réparer intégralement le préjudice s'il a commis dans l'exercice de sa prestation une faute lourde ou dolosive. La faute lourde « suppose une négligence d'une extrême gravité, confinante au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur, maître de son action, à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée²⁰ ». Elle se distingue du dol en ce qu'elle ne comporte pas l'intention de causer le dommage, mais la jurisprudence assimile la faute lourde au dol quant à ses effets. La faute lourde doit consister en des faits précis, qu'il appartient à celui qui l'invoque d'établir, et que les juges du fond doivent relever afin que la Cour de cassation puisse exercer son contrôle sur le degré de gravité de la faute. Ainsi, l'incapacité du transporteur à fournir des éclaircissements sur les faits à l'origine des dommages ne peut ainsi à elle seule suffire à caractériser la faute lourde²¹. À la suite, de ces deux décisions rendues en chambre mixte, la chambre commerciale de la Cour de cassation énonce désormais que « la faute lourde ne saurait résulter du seul manquement à une obligation contractuelle, fût-elle essentielle, mais doit se déduire de la gravité du comportement du débiteur »²². Ainsi, en matière de vol, la faute lourde a pu être retenue, chaque fois que le transporteur stationne sur la voie publique (décisions préc. n°1 et 2, CA Poitiers, 2 mars 2004, Transidit 54-2007 n°44) ou dans une propriété privée

²⁰Cass. com., 28 juin 2005, JCP G 2005, II, 10150, note E. Tricoire

²¹Cass. ch. mixte, 22 avr.2005, Bull. civ. ch. mixte, n°3, JCP G 2005, II, 10066, note G. Loiseau, JCP éd.E, 2005, 1571, p.1868, note F. Letacq

²² Cass. com., 13 juin 2006, JCP E 2006, II, 2591, note C. Paulin. En revanche, la même chambre considère qu'une clause limitative de réparation qui n'est pas établie par décret, peut être réputée non écrite par l'effet d'un manquement du transporteur à une obligation essentielle du contrat (V. Cass. com., 30 mai 2006, D.2006, jur.p.1599, note X. Delpech.

non close, ni gardée et dépourvue de tout système de sécurité (CA de Versailles, 29 nov.2001, Transidit 54-2007 n°40) et que de plus, il ne prend aucune précaution particulière, comme l'utilisation d'un camion simplement bâché, laissé sans surveillance, à fortiori lorsqu'il laisse les clefs sur le tableau de bord ! Mais, le fait de prendre un minimum de précautions n'empêche pas toujours les juges de reconnaître la faute lourde, en particulier lorsque le chargement est constitué de marchandises de valeur et que le transporteur en avait connaissance²³.

Au regard de ces décisions, le fait de se garer sur un parking sécurisé a nécessairement une incidence sur la gradation de la faute commise par le transporteur. Analysée comme ce qu'il convient d'appeler une mesure de précaution et donc de prévention, cette attitude ne peut être que favorable au transporteur, à condition cependant qu'il continue de faire preuve de diligence, même dans un parking sécurisé.

II - La responsabilité du gestionnaire d'un parking sécurisé en cas de vol

La question est plutôt nouvelle, comme le sont ces types de parkings, nous n'avons donc pas pour l'heure (du moins à notre connaissance) de décisions judiciaires se rapportant précisément à la responsabilité de ce type de prestataire.

Or, pour connaître la teneur de cette responsabilité, il faut préalablement se pencher sur la qualification du contrat. S'agit-il d'un contrat de bail dans lequel le bailleur s'engage seulement à mettre à disposition de son client un emplacement, ou d'un contrat de dépôt, par lequel le déposant s'engage à restituer la chose, créant ainsi une obligation de garde à son encontre ? C'est au regard de la jurisprudence rendue en matière de stationnement que nous tenterons de circonscrire cet aspect (A), avant que d'analyser le fondement du recours du transporteur contre le gestionnaire de parking sécurisé (B).

A- Une jurisprudence hésitante sur le contrat dit de stationnement

Le contrat dit de stationnement, par lequel, le propriétaire ou le conducteur d'un moyen de transport utilise, moyennant finance, un emplacement appartenant à un tiers, est source d'un contentieux important et difficile. Plusieurs situations peuvent en effet se présenter. En premier lieu, il faut distinguer

²³CA Versailles, 20 févr.2003, BTL 2003, p. 260.

selon la qualité du gestionnaire du parking. Ainsi, le stationnement public est, tout d'abord soumis à deux régimes juridiques différents, selon qu'il se situe sur la voirie publique ou qu'il est en ouvrage²⁴. Alors que le premier est lié à l'exercice du pouvoir de police administrative du maire, il s'agit donc d'un service public administratif, le stationnement hors voirie ou en ouvrage²⁵ relève quant à lui du régime des services publics à caractère industriel et commercial. Il peut ainsi faire l'objet d'une gestion directe ou d'une délégation à un exploitant dont la rémunération sera substantiellement assurée par les redevances versées par les usagers²⁶. La Cour de cassation a pu dire que l'organisation du parc de stationnement de certains aéroports constitue une mesure de police et que son utilisation fait l'objet de textes réglementaires qui précisent notamment que le droit de l'usager se limite à un simple droit de stationnement à ces risques et périls (Cass. civ. I, 10 mars 1981, pourvoi n° 80-10996, Transidit 54-2007 n°17, Cass. civ. I, 24 juin 1986, Bull. civ. n°185, Transidit 54-2007 n°19). Dans ce cas, la redevance versée par l'utilisateur correspond au droit d'occuper à titre temporaire le domaine public. Notons par ailleurs que la télésurveillance des voies publiques ne peut être déléguée à une société privée²⁷, en revanche, il semble qu'une société privée de gardiennage puisse²⁸ surveiller, in situ ou à distance, des bâtiments publics ou privés et des voies privées. Ensuite, si l'organisation du parking est hors mesures de police, c'est la volonté des parties qui devrait dicter la qualification du contrat. Relevons cependant la situation particulière de l'hôtelier pour lequel le législateur a prévu des dispositions propres²⁹, qui le rendent responsable de plein droit du vol ou des dommages causés aux effets de ses clients. Si

²⁴ V. Revue Lamy Collectivités territoriales-2007- Etude sur « Collectivités territoriales et gestion du stationnement public, par Ph. Blanquefort et G. Terrien.

²⁵ Aménagement de surface, soit construction en souterrain ou en élévation.

²⁶ V.M. Dreyffus, Service de stationnement et délégation de service public, AJDA 2001, p.129 et s. Dans le cas de stationnement hors voirie, la redevance correspond à l'entretien des locaux et à la garde des véhicules alors que le droit perçu pour le stationnement sur voirie est assimilé par la jurisprudence à une taxe qui a pour objet la régulation du stationnement et de la circulation dans la collectivité.

²⁷ Car, selon le Conseil d'Etat, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1983, ces tâches relèvent dans les communes de la police municipale (CE, 29 déc.1997, Rec. CE 1997, tables, p.706, JCP 1998, II, n°10139, note Prétot).

²⁸ En ce sens, F. Dieu, in Revue Lamy Collectivités territoriales-2007, sous TA Nive, 22 déc.2006, n°0303748.

²⁹ Art.1952 à 1954 du Code civil.

l'application de ces textes a pu susciter des difficultés en cas de vol de véhicule garé sur un parking de stationnement de l'hôtel, la Cour de cassation considère aujourd'hui que l'hôtelier ne peut s'exonérer de sa responsabilité par la présence d'un panneau « parking non gardé »³⁰. Mais, si le vol a eu lieu sur la voie publique, l'hôtelier n'est pas responsable³¹. En dehors de cette situation, lorsque les parties ont clairement stipulé une obligation de garde, la qualification de dépôt³² s'impose si elle constitue l'obligation principale du contrat³³. En effet, le dépôt crée, comme nous l'avons déjà dit, une obligation de garde à la charge du dépositaire, véritable objet du contrat. Et garder une chose, c'est veiller à sa conservation, c'est-à-dire procéder à son entretien et à sa sauvegarde contre un certain nombre de risques, notamment le vol. La simple obligation de surveillance devrait donc être distinguée de la notion précédente. En revanche, si aucune obligation de garde apparaît dans les relations contractuelles, c'est la qualification de bail³⁴ qui doit l'emporter, avec une obligation de mise et maintien en jouissance (CA Montpellier, 27 nov.1991, Transidit 54-2007 n°15). Et si les parties n'ont pas exprimé clairement leur volonté, les juges ont tendance à privilégier le bail plutôt que le dépôt.

Enfin, la situation est également délicate pour les transporteurs dont le véhicule a été volé à l'intérieur d'une gare routière. Comme a pu le relever le rédacteur en chef de cette revue, les décisions relatives à la gare routière «Garonor» se suivent et ne se ressemblent pas. Tantôt les juges considèrent que la gare routière peut être considérée comme un site sécurisé dans la mesure où il s'agit d'un domaine privé, dont les entrées et les sorties sont en permanence surveillées, et qui dispose d'un service de sécurité interne (Cass. com., 14 juin 1994, Transidit 54-2007 n°26 ; CA Paris, 5 févr.2003, Transidit 54-2007 n°28) ce qui les conduit à ne pas retenir la faute lourde du transporteur. Tantôt, ils considèrent que la surveillance est illusoire et que les contrôles ne sont que symboliques (CA Versailles, 6 nov.2003, Transidit 54-2007 n°29 ; Trib. Com. de Bobigny, 29 janv.1993, Transidit 54-2007 n°31) et refusent alors d'appliquer les

³⁰ Cass. civ.I, 22 févr.2000, pourvoi n° 98-11391, Transidit 54-2007 n°25

³¹ Cass. civ.I, 11 janv.2000, RJDA 2000, p.761.

³² C.civ.art.1915 «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».

³³ Cass. Com. 13 déc. 1982, Bull. civ.I, n°405, RTD civ.1983, p.555, obs. Ph. Rémy

³⁴ C.civ., art.1713 : « On peut louer toutes sortes de biens meubles ou immeubles ».

limitations d'indemnité en raison de la faute lourde du transporteur qui n'a donc pas pris les mesures nécessaires pour se prémunir contre le vol.

B - Le recours du transporteur contre le gestionnaire du parking sécurisé

Si un recours est en principe toujours possible, ces chances de réussite sont liées d'une part à la teneur de l'obligation qui pèse sur le gestionnaire du parking et d'autre part aux jeux des clauses contractuelles.

Si le contrat est considéré comme un contrat de dépôt, dont la garde est l'élément essentiel, le vol du camion et/ou de la marchandise engage bien évidemment la responsabilité contractuelle du dépositaire. Se pose alors la question de l'intensité de son obligation. Or, si la Cour de cassation affirme expressément que le dépositaire n'est tenu que d'une obligation de moyens, elle n'exige cependant pas du déposant la preuve de la faute du dépositaire, celle-ci est présumée, mais le dépositaire peut s'exonérer en prouvant simplement son absence de faute³⁵. On parle dans ce cas, d'une obligation de moyens renforcée ou d'une obligation de résultat atténuée.

Ainsi, le gestionnaire du parking qui est en mesure de rapporter la preuve que le système de surveillance et de contrôle n'était pas défaillant, et que d'une manière générale la sécurité promise fonctionnait, sa responsabilité ne pourra pas être retenue.

Si le contrat est considéré comme un contrat de bail, comme nous l'avons dit, l'obligation essentielle du bailleur³⁶ est le maintien en jouissance paisible du preneur qui sert de toile de fond aux obligations d'entretien et de garantie. Dans ce cas, le vol du camion et/ou des marchandises, sera difficilement mis à la charge du gestionnaire, sauf à imaginer que le défaut d'entretien du parking (grillage découpé et non réparé, barrière défoncée et non réparée) est permis aux voleurs de s'introduire dans les lieux, cette défaillance pourrait être alors à l'origine du dommage. La question serait plus délicate, si le bailleur a accepté une obligation de surveillance.

Ces régimes sont de toute façon largement amendés par le jeu de clauses contractuelles qui limitent voire excluent la responsabilité du dépositaire professionnel ou du bailleur.

Nous disposons de quelques décisions relatives aux recours du transporteur en cas de vol du camion ou de la marchandise contre une gare routière ou la société chargée de sa

³⁵ Cass. civ. I, 20 juillet 1994, Bull. civ. I, n°256

³⁶ C. civ. art.1719

surveillance, et ces recours n'ont pas abouti. Dans ces espèces, le contrat litigieux comportait toujours une clause selon laquelle, le bailleur n'exerçait aucune surveillance sur les matériels ou les marchandises et ne garantissait pas le locataire des troubles occasionnés à celui-ci notamment par le vol³⁷. De même, lorsque l'on regarde les règlements de certains parkings sécurisés, on trouve une clause d'exonération de responsabilité en cas de vol du véhicule ou de sa cargaison³⁸. Alors que dans le même contrat, le parking sécurisé est défini comme un «parc de stationnement pour poids lourds, clos, soumis à paiement, équipé de systèmes de surveillance et de sas d'accès par barrière. La surveillance du parking est assurée 24h/24»³⁹. Certes, la volonté des parties fait la loi du contrat au regard de l'article 1134 du Code civil, et si la clause évasive de responsabilité en cas de vol est suffisamment claire, explicite et portée à la connaissance du transporteur, elle lui est opposable.

Cependant, cette situation n'est pas sans nous rappeler une autre affaire où la Cour de cassation, avait pu dire que l'on ne peut pas à la fois s'engager à faire quelque chose et dans le même temps ne pas être responsable en cas de non-respect de son engagement⁴⁰. Le manquement à une obligation essentielle peut aujourd'hui, sur le fondement de l'article 1131 du Code civil, être une cause de nullité d'une clause contractuelle évasive de responsabilité ou limitative de réparation. Or, si nous avons bien compris ce que proposent les sociétés qui exploitent ces parkings, c'est avant tout une surveillance des poids lourds stationnés, expliquant ainsi le prix à payer. Si l'on considère qu'il s'agit de leur obligation essentielle, on pourrait alors se poser la question de la validité d'une clause évasive de responsabilité en cas de vol ?

* * *

³⁷ Cass. com., 15 juill. 1987, pourvoi n°86-10.590, BT 87, p.522.

³⁸ Art. 12, du Règlement d'exploitation du Parking sécurisé poids lourd de Langres Sud, Park+

³⁹ Art.1^{er} dudit contrat

⁴⁰ Cass. com., 22 oct.1996, JCP 1997.I.4002 note J. Ghestin, D. 1996 jur 121 note A. Sériaux, BTL 1996.757 .

Jurisprudence Stationnement

1- STATIONNEMENT SUR LA VOIE PUBLIQUE

Transport sous CMR de téléphones portables - Vol d'une partie de la marchandise - Arrêt en bordure d'une route nationale - Vol de la marchandise alors que le chauffeur se reposait dans sa cabine - Défaut de recherche par la cour d'appel sur les possibilités de stationnement dans des lieux plus sûrs

Pour limiter la responsabilité du commissionnaire, la cour d'appel a relevé que le chauffeur s'était arrêté de nuit sur une aire de stationnement non éclairée en bordure d'une route nationale, à proximité d'habitations et d'une cabine téléphonique, que le chauffeur se reposait dans sa cabine lorsqu'une partie de la marchandise qui se trouvait dans la remorque plombée a été dérobée, que l'expéditeur n'avait pas spécialement attiré l'attention du commissionnaire de transport et du transporteur sur la valeur de la marchandise.

En se déterminant ainsi, pour décider qu'il n'y avait pas eu faute lourde du transporteur, sans rechercher ainsi qu'elle y était invitée, si le transporteur ne pouvait pas stationner son véhicule sur une aire de stationnement pour poids lourds éclairée près de la gare de Sens ou dans un site clos et gardé d'une agence du commissionnaire à Sens ou à Troyes, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision.

*Cour de cassation, ch. com. 30 juin 2004
Pourvoi n°03-11.629, Sté Generali France et autres
c/ Sté Calberson GE et autres
Cassation de CA Paris 14 novembre 2002
BTL 2004, p.507*

2- STATIONNEMENT SUR LA VOIE PUBLIQUE

Transport de palettes de champagne - Véhicule bâché - Stationnement de nuit en ville (Reims) - Vol d'une partie de la marchandise - Recours de l'assureur subrogé contre le transporteur et son

assureur RC - Courrier de l'assureur RC accordant un report de prescription à l'assureur du commissionnaire de transport - Interruption à l'égard du transporteur du délai de prescription annale (non) - Renonciation de l'assureur à se prévaloir du moyen de la prescription - Obligation pour le transporteur de prendre des mesures pour la sûreté des marchandises - Faute lourde du transporteur - Conducteur censé connaître la nature de la marchandise - Présence d'une gendarmerie à proximité - Mesure de protection valable contre le vol (non)

Ni l'acceptation par l'assureur responsabilité du transporteur de prolonger le délai de prescription, ni son offre d'indemnisation n'engage le transporteur. L'une et l'autre n'interrompent pas à l'égard du transporteur la prescription de l'article L 133-6 du Code de commerce, sauf à rapporter la preuve que l'assureur a agi en qualité de mandataire de son assuré.

Si l'action directe de la victime contre l'assureur du responsable est soumise au même délai que l'action de la victime contre le responsable, l'assureur qui a accordé un report de prescription et a encore renoncé à s'en prévaloir en faisant une proposition de dédommagement, ne peut plus opposer ce moyen auquel il a expressément renoncé.

Le transporteur doit assurer la sécurité des marchandises qui lui sont confiées en tous lieux et en toute exécution du contrat pendant laquelle ces marchandises sont sous sa garde. Il lui appartient dès lors d'organiser le transport en conséquence et de prendre toutes les mesures utiles à la sûreté des produits transportés y compris pendant l'immobilisation du camion rendue nécessaire pour permettre au chauffeur de se reposer. Le transporteur qui gare de nuit en ville sur la voie publique un camion bâché favorisant un accès facile au chargement et laisse celui-ci sans surveillance commet une faute lourde.

Il peut par ailleurs, difficilement prétendre ignorer la nature de la marchandise provenant d'Epernay et disposée sur des palettes filmées.

La présence d'une gendarmerie dans la rue où le véhicule avait été garé n'est pas de nature à constituer une mesure de protection valable contre le vol.

*Cour d'appel de Paris 22 avril 2003
Sté Gan et autres c/
Sté Transports Genin Logistique et autre*

3- STATIONNEMENT SUR LA VOIE PUBLIQUE

Chauffeur agressé pendant l'attente de l'ouverture du dépôt du destinataire - Événement irrésistible - Force majeure (oui)

L'irrésistibilité de l'événement peut être 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 requises pour éviter la réalisation de l'événement.

Le transporteur peut se prévaloir de la force majeure lorsque son chauffeur, en attente de l'ouverture du dépôt du destinataire, a été agressé par trois individus cagoulés qui, sous la menace (battes de base-ball), se sont emparés du véhicule, ledit chauffeur, gardé en otage et emmené à bord d'un autre véhicule, ayant été libéré une demi-heure plus tard.

Le véhicule étant muni d'un anti-volet et du coupe-batterie réglementaire, aucune obligation n'imposait au transporteur d'installer un système anti hold-up. Rien ne permettait en outre de laisser soupçonner que le voisinage immédiat du dépôt pouvait présenter un quelconque risque et aucune faute dans l'organisation logistique du transporteur n'est démontrée.

Il ne saurait en particulier être reproché au chauffeur de s'être présenté en avance sur l'heure d'ouverture du dépôt, dès lors que les heures d'enlèvement et de livraison imposées par le destinataire impliquaient nécessairement un transport et un stationnement nocturne.

*Cour d'appel de Bourges 29 janvier 2001
Manufacture Française des Pneumatiques Michelin
et autres c/. SA Transports Houdray*

4- AIRE DE REPOS - AUTOROUTE

Transport de bouteilles d'alcool – Vol de la marchandise sur une aire de repos d'autoroute située dans une zone sensible – Vol à main armée de nuit par des individus cagoulés – Camion dépourvu de système de sécurité – Clés restées sur le contact – Responsabilité du transporteur (oui) - Force majeure (non) – Imprévisibilité du vol (non) - Faute lourde (oui)

N'est pas exonératoire et constitue au contraire une faute lourde du transporteur, le fait de stationner de nuit sur un parking autoroutier non gardé, peu éclairé et situé dans une zone sensible, son camion qui ne

dispose pas de système de sécurité particulier, dont les clés sont restées sur le contact et qui contenait un nombre important de bouteilles d'alcool facilement négociables.

Le transporteur, malgré la présence du chauffeur dans la cabine, a commis une imprudence et ne prouve pas avoir pris toutes les mesures pour éviter la réalisation du vol. Dès lors, celui-ci n'était pas imprévisible et aurait pu être évité par le choix d'une aire de repos mieux sécurisée. La force majeure doit donc être écartée.

*Cour de cassation ch. com. 26 septembre 2006
Pourvoi n°04-18232*

*Cie AIG EUROPE et a. c/ TRANSPORTS GIRAUD
BRETAGNE PAYS DE LOIRE
Casse CA Angers du 5 novembre 2002*

5- AIRE DE REPOS - AUTOROUTE

Stationnement sur une aire d'autoroute du Sud de la France - Vol avec agression - Faute d'imprudence du chauffeur - Obligation de s'organiser pour stationner sur des aires surveillées - Force majeure (non)

Si l'irrésistibilité de l'événement peut, à elle seule, être constitutive de la force majeure lorsque sa prévision ne saurait permettre d'en empêcher les effets, c'est sous réserve que le débiteur ait pris toutes les mesures requises pour éviter la réalisation de l'événement. Il incombe notamment au transporteur routier d'organiser ses déplacements dans le respect de la réglementation des transports en fonction de la localisation des aires surveillées dont la liste doit être préalablement consultée et de prendre les précautions nécessaires et adaptées à l'heure et au lieu du transport qu'implique la garde de la marchandise.

Il commet une faute d'imprudence en décidant de garer son véhicule de nuit sur une aire de stationnement non gardée entre Martigues et Marseille pour s'y endormir, alors qu'il ne peut ignorer ni la fréquence des vols sur les parkings dans cette région, ni la nature aisément commercialisable de son chargement, ni le caractère peu protecteur qu'offre son camion muni d'une simple bâche.

*Cour d'appel de Versailles 12^e ch. 21 janvier 1999,
M. Auguste c/. SA Gefco et autres*

6- AIRE DE REPOS - AUTOROUTE

Transport de cartons de parfums - Arrêt sur une aire d'autoroute afin de respecter la réglementation des temps de conduite -

Chauffeur resté dans son véhicule - Vol de la marchandise pendant son sommeil - Action de la compagnie apéritrice - Recevabilité de l'action engagée tant à titre personnel que pour le compte de la co-assurance (oui) - Violation du principe "nul n'est admis à plaider par procureur" (non) - Faute lourde du transporteur (non) - Confidentialité du transport - Ignorance de la nature de la marchandise - Preuve non rapportée des meilleures conditions de sécurité d'un centre routier par rapport à une aire d'autoroute - Fautes du commissionnaire de transport (non) - Choix par le transporteur d'un chauffeur qui devait prendre son temps de repos peu après le début du transport - Choix non imputable au commissionnaire - Utilisation d'un véhicule bâché - Choix non imputable au commissionnaire - Circonstance à elle seule insuffisante à créer le risque de vol - Instructions du commettant lui interdisant de révéler, même au transporteur, la nature de la marchandise

L'apériteur engage l'action judiciaire pour le compte de la co-assurance et représente la co-assurance dans les actions en justice, tant en demande qu'en défense. Son action engagée tant à titre personnel que pour le compte de la co-assurance, contre le commissionnaire de transport et le transporteur, est recevable dès lors qu'il a mentionné, dans son assignation, agir tant en son nom personnel, à hauteur de 45%, qu'en sa qualité de compagnie apéritrice de deux autres compagnies à hauteur de 10% et 45%.

Dès lors que le chauffeur n'avait pas, pour des raisons de confidentialité, connaissance de la nature et de la valeur des marchandises transportées, que la lettre de voiture ne mentionne que 39 colis sans autre précision, que la liste de colisage ne mentionne pas davantage la nature des marchandises, et que les cartons contenant des parfums n'étaient pas marqués à l'enseigne du parfumeur, il ne peut lui être reproché d'avoir privilégié ses impératifs de transport et de s'être arrêté pour prendre le temps de repos réglementaire. Par ailleurs, il n'est pas établi que le centre routier de Grand Quevilly, non clôturé et non gardé, présentait de meilleures conditions de sécurité que l'aire d'autoroute de Bosc Mesnil qui est également éclairée.

Le choix par le transporteur d'un préposé qui devait, pour respecter les règles applicables en matière de temps de conduite, laisser le véhicule en stationnement la nuit sur une aire de repos, n'est pas imputable au commissionnaire, qui a choisi un transporteur dont la compétence n'est pas remise en cause. Il ne peut non plus lui être reproché le choix du

transporteur de transporter la marchandise dans un véhicule simplement bâché, cette circonstance étant à elle seule insuffisante à créer le risque de vol. Il n'a pas commis de faute en n'avertissant pas le transporteur des risques du transport, au regard de la valeur des marchandises, alors que le commettant lui imposait de ne révéler à personne, pas même au transporteur, la nature de ces marchandises. Il a mis en place les précautions de confidentialité adaptées dès lors que les colis ne comportaient aucune marque distinctive.

*Cour d'appel de Rouen, 2e ch.
9 octobre 2003*

*Comptoir Nouveau de la Parfumerie "Hermès
Parfum" et a c/ Sté Transcap Logistique et a.
Confirme trib. com. Rouen 9 novembre 2001*

7- PARKING OUVERT

Vol d'un camion et de sa marchandise en Italie - Stationnement sur une aire non gardée et non surveillée - Proximité de lieu plus sécurisé - Responsabilité du transporteur (oui) - Force majeure (non) - Vol résultant de circonstances évitables

Le transporteur est responsable du vol du camion et de la marchandise, dès lors qu'il a stationné son véhicule pour la nuit sur une aire dépourvue d'un dispositif de sécurité, qu'il se trouvait à proximité de garages surveillés et clôturés, et que tous les transporteurs avaient été informés du risque important de vol en Italie par la presse spécialisée et les compagnies d'assurance qui leur préconisaient de se rendre dans des endroits gardés et surveillés.

*Cour de cassation, ch. com. 20 mars 1990
Cie Helvetia c/ Cie le Languedoc
DALLOZ 1990 - IR p. 195 ; BT 1990 p. 778
GAZETTE DU PALAIS - 1991 - pano p.31*

8- PARKING OUVERT

Transport Italie / France - Vol de la marchandise sur un parking en Italie - Parking non clôturé et non gardé - Absence de cause exonératoires

Est responsable du vol de la marchandise, le transporteur qui a stationné son véhicule de nuit sur un parking non gardé et non clôturé alors qu'il possédait la liste de tels parkings. Même si l'agression dont il a été victime présentait pour lui un caractère irrésistible, elle n'en était pas moins prévisible et évitable.

*Cour d'appel de Paris 28 février 1996
Transports Edouard Dubois et fils SA et Transports
Broussart SA c/. Sté Réunion Européenne et autres*

9- PARKING OUVERT

Vol du véhicule en Italie - Stationnement sur l'aire d'une station-service - Arrêt pour déjeuner - Agression du conducteur - Exonération du transporteur (non)

Encourt la cassation l'arrêt qui exonère le transporteur, au motif que le vol avec agression du conducteur en Italie sur une aire de station-service situé à 60 Kms de la frontière française présentait un caractère imprévisible et irrésistible, sans rechercher si, en tant que professionnel, le transporteur pouvait ignorer les risques encourus en Italie ainsi que les recommandations des assureurs et de la profession de ne stationner que dans des parcs gardés et si, malgré ces mises en garde, le chauffeur n'aurait pas pu stationner son véhicule en France pour déjeuner au lieu de le faire 60 Kms plus loin, en Italie.

*Cour de cassation, ch. com. 29 février 2000
Pourvoi n°97-17.707
Sté Spanghero viandes abattoir c/.
Cie AGF et Sté Bosc*

10- PARKING – RELAIS ROUTIER

Stationnement sur un parking de relais routier - Agression du conducteur - Vol - Notion et conditions de la force majeure

La force majeure doit s'entendre comme un élément que le voiturier n'a pu ni prévoir, ni éviter dans sa cause comme dans ses effets malgré les soins, l'attention et la diligence qu'il a apporté à l'exécution de ses obligations.

Les conditions d'imprévisibilité et d'insurmontabilité doivent s'entendre de façon humaine et non absolue, toutefois la mise en jeu de la notion de force majeure suppose que le voiturier n'ait lui même commis aucune faute sans laquelle le dommage eut été évité ou limité et qu'il ait donné aux marchandises dont il avait la garde les soins auxquels il était tenu. Ainsi le vol n'est susceptible de constituer un cas de force majeure que s'il a été commis avec violence et dans des conditions telles qu'il n'ait pu être empêché malgré la surveillance que doit le voiturier aux marchandises qu'il a sous sa garde, le contrat de transport ne comportant pas une obligation d'héroïsme.

Spécialement, il y a force majeure dès lors que l'agression subie par le chauffeur lors d'un stationnement sur un parking de relais routier

s'apparente à une agression à main armée, particulièrement violente, avec séquestration, pendant laquelle les marchandises ont été volées, le chauffeur ayant été ensuite relâché sans qu'il puisse identifier ses agresseurs.

*Cour d'appel Versailles 12e ch., 20 janvier 1994
VIA Assurances c/.
SARL Transports Bareyre et Fils.*

11-LOCAUX DU TRANSPORTEUR - ENTREPOT

Transport pendant les fêtes de fin d'année - Matériel HI FI - Refus d'une livraison incomplète et réexpédition à l'expéditeur - Obligation pour l'expéditeur de se conformer aux prescriptions de l'article L.133-3 du Code de commerce (non) - Entreposage dans les locaux du transporteur pour livraison le 2 janvier - Local fermé - Vol - Faute lourde (non) - Garantie de l'assureur (non) - Exclusion des vols survenant dans les entrepôts de l'assuré

Lorsque le destinataire refuse la livraison incomplète de la marchandise, la réception n'est pas réalisée.

Si la marchandise est réexpédiée à l'expéditeur suivant une deuxième lettre de voiture, il ne peut être opposé la fin de non recevoir de l'article L.133-3 du Code de commerce à l'expéditeur qui n'a pas à se conformer aux prescriptions de cet article.

Aucune faute lourde ne peut être reprochée au transporteur auquel il avait été demandé de livrer du matériel sensible à Marseille le 2 janvier, après l'avoir acheminé de la région parisienne, et qui a pris les précautions nécessaires pour en assurer la garde, dans les meilleures conditions, pendant la période des fêtes de fin d'année, en stationnant son véhicule à l'intérieur du bâtiment dûment fermé à clé qui lui sert d'entrepôt (portes métalliques équipées de fermeture trois points).

Bien que la police d'assurance souscrite garantisse les marchandises depuis le chargement jusqu'au déchargement et pendant 48 heures en cas d'arrêt en cours de route, elle exclut la garantie en cas de vols survenus dans les locaux de l'assuré.

*Cour d'appel de Paris 31 octobre 2001
Mitsui Marine & Fire Insurance Co et autre c/.
Sté Groupafret et autres*

12- PARKING PRIVE – PARC PAYANT – RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT

Parking payant - Automobile laissée sur une aire de stationnement exploitée par une société moyennant un prix forfaitaire et la remise d'un ticket - Vol du véhicule - Exploitant tenu d'une obligation de garde et de surveillance – Exonération (non) - Absence de faute de l'exploitant non démontrée

Justifie sa décision, la Cour d'appel, qui pour retenir qu'une société exploitant une aire de stationnement était débitrice d'une obligation de garde et de surveillance d'un véhicule et ne démontrait pas qu'elle n'avait commis aucune faute, relève que sur le ticket remis à l'utilisateur, il était précisé que la responsabilité de la société ne pourrait être recherchée, en cas de vol du véhicule, que si toutes les règles de sécurité imposées à l'entrée étaient respectées alors qu'il n'était pas établi que l'utilisateur ait reçu avis de ces règles et que la clause précitée, écrite en caractères minuscules ait fait l'objet d'un affichage apparent.

*Cour de cassation 1^{re} ch. civ. 31 mai 1983
Compagnie d'Assurances Mutuelle Générale
Française Accidents (MGFA) c/
Sté Parking Sport Vestiaires (PSV)
JURISPRUDENCE AUTOMOBILE 1983 p.312*

13- PARKING PRIVE - RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT

Camion incendié sur un parking privé avec sa marchandise - Responsabilité du transporteur (non) - Responsabilité de l'exploitant du parking (non) - Force majeure (oui)

Lors de l'incendie par des auteurs inconnus, d'un camion et de sa marchandise, sur un parking, le transporteur peut s'exonérer par la force majeure car l'imprévisibilité doit s'apprécier à la date de conclusion du contrat de transport.

L'exploitant du parking, se trouvant dans la même situation, peut s'exonérer de la même façon, celui-ci n'ayant d'ailleurs aucune obligation contractuelle envers le transporteur.

*Cour d'appel de Poitiers, 5 septembre 1990
Sté Razel c/. Sté Bezombes; BTL 1991 p. 735 (som.)*

14- PARC GARDE

Automobile stationnée dans un parking sous la surveillance d'une société de gardiennage – Vol du véhicule

1) Responsabilité de la société de gardiennage (oui) – Clés des véhicules stationnés laissées sans surveillance dans un placard situé dans un bureau non fermé pendant la ronde du gardien – Application d'une clause de non responsabilité du contrat (non) – Personnel en place depuis plusieurs années conscient des lacunes en matières de sécurité

2) Responsabilité partagée (oui) – Précautions non prise par le propriétaire du véhicule - Grille du box où stationnait le véhicule non fermée à clé – Alarme du véhicule non enclenchée

La société de gardiennage du parking a commis une faute d'imprudence en laissant sans surveillance les clés des véhicules sous sa garde dans un placard situé dans un bureau ne fermant pas à clé.

Elle ne peut, par ailleurs, se prévaloir de la clause du contrat de gardiennage qui exclut sa garantie en cas de "de malveillance non imputable à son personnel et non décelable par lui en temps utile dans l'exécution de sa mission" puisque le personnel en place depuis plusieurs années était conscient des lacunes en matières de sécurité.

Cependant, la responsabilité du dommage doit être partagée avec le propriétaire du véhicule qui n'avait pris aucune précaution destinée à éviter le vol (fermé la grille du box où était stationné la voiture à clé et enclencher l'alarme).

*Cour d'appel Paris ch.7 section A, 4 février 1998
Sté UAP c/ Sté NATIONALE SUISSE
ASSURANCES*

15- PARKING PAYANT

Véhicule stationné dans un parking souterrain – Pluie torrentielle qualifiée de catastrophe naturelle – Parking partiellement inondé – Responsabilité délictuelle de l'exploitant du parking (non) – Responsabilité contractuelle de l'exploitant du parking (oui) - Contrat en cours d'exécution – principe de l'autonomie de la volonté – Faute lourde (oui) – Application d'une clause exonératoire de responsabilité (non)

L'existence d'une relation contractuelle engendre une responsabilité contractuelle soumise aux dispositions des articles 1147 et suivants du Code civil.

Dès l'instant où il y a commencement d'exécution, les parties sont placées dans un rapport contractuel et le sinistre qui se situe dans la période où le contrat est en cours de réalisation, ne peut relever que de la

responsabilité contractuelle. Le principe de l'autonomie de la volonté impose, en effet, de rejeter la responsabilité délictuelle, le contrat faisant loi entre les parties.

Par application de ce même principe, les parties peuvent organiser des clauses exclusives de responsabilité. Toutefois, de telles clauses ne peuvent jouer que pour l'exonération de fautes vénielles. La faute lourde échappe à ces clauses d'irresponsabilité par application de l'article 1134 du Code civil qui impose à chacun des co-contractants d'exécuter le contrat de bonne foi.

En l'espèce, l'existence du contrat résulte de la délivrance du billet d'accès au parking qui donne droit au stationnement pour un temps indéterminé qui sera arrêté à l'expiration du contrat fixé au moment du règlement de la prestation. Le sinistre est survenu pendant l'exécution du contrat, l'automobile étant en stationnement sur l'un des emplacements à sa disposition. Cette situation contractuelle des parties impose donc, l'application des règles de la responsabilité contractuelle.

La clause de non responsabilité de l'exploitant du parking portée à la connaissance des usagers, ne peut libérer le gestionnaire du parc de stationnement que des avaries occasionnées au véhicule par d'autres usagers. Elle ne saurait affranchir l'exploitant de sa propre responsabilité résultant de sa faute lourde par application de l'article 1150 du Code civil qui interdit au contractant de s'exonérer de sa faute lourde équipollente au dol.

En effet, l'expertise effectuée attribue l'origine du sinistre à l'omission de verrouillage de deux regards du siphon. L'exploitant a ainsi commis une faute en omettant de s'assurer du verrouillage des regards incriminés. Cette grave incurie caractérise une faute lourde qui ne lui permet pas de se prévaloir de la clause d'irresponsabilité. Il doit, en conséquence, être condamné à réparer l'intégralité du préjudice causé.

*Cour d'appel de Montpellier 1^{re} ch. Section B
27 novembre 1991
Sté Montpelliéraine des Transports Urbains SMTU
c/ EPOUX PASCAL*

16- GARAGE – LOCATION D'EMPLACEMENT

Places de stationnement mises à disposition d'une entreprise par un garagiste - Vol dans le véhicule d'un salarié de l'entreprise - Garage commun à plusieurs voitures exploité par le garagiste - Responsabilité du garagiste en première

instance qualifié de dépositaire - Contrat d'abonnement assimilable à un dépôt salarié (non) - Location d'emplacement - Cassation du jugement

N'est pas légalement justifiée la décision qui, pour condamner une société (un garagiste) à réparer le dommage résultant d'un vol commis dans une voiture garée avec d'autres dans un local appartenant à cette société, retient qu'il s'agit d'un contrat de dépôt salarié engageant la responsabilité du dépositaire, sans rechercher si, compte tenu de la nature de l'activité exercée par ladite société, celle-ci s'était engagée à restituer la voiture dans l'état où elle lui avait été remise.

*Cour de cassation 3^e ch.civ. 26 octobre 1977
Pourvoi n°76-11155,
Sté Lyon Parc Autos c/ X.; Bull civ III n°362
Casse TI Lyon 14 janvier 1976*

17- PARKING PAYANT - AEROPORT

Véhicules automobiles - Voiture stationnant pour la journée dans un parc payant à Orly - Vol des roues du véhicule - Obligation de gardiennage et de surveillance de l'aéroport (non) - Simple droit d'occupation du domaine public

L'organisation du parc de stationnement des véhicules dans un aéroport constitue une mesure de police, et son utilisation à Orly fait l'objet de textes réglementaires qui précisent notamment que le droit de l'utilisateur se limite à un simple droit de stationnement à ses risques et périls.

La redevance versée par l'utilisateur est seulement la rémunération du droit d'occuper privativement et à titre temporaire le domaine public, sans obligation de gardiennage ni de surveillance à la charge de l'aéroport, dont la responsabilité ne peut dès lors être retenue à la suite d'un vol commis au préjudice d'un usager du parc de stationnement.

*Cour de cassation 1^{re} ch. civile, 10 mars 1981,
Pourvoi n°80-10996, Peyron c/ ADP
Rejette le pourvoi contre CA Paris 9 janvier 1980,
(BT 1980 p. 161 ; R.F.D.A. 1980 p. 207)*

18- PARKING PAYANT - AEROPORT

Véhicule volé dans un parc de stationnement d'un aéroport (Bâle – Mulhouse) - Etablissement public gérant le parc de stationnement - Absence de contrat entre le propriétaire de la voiture et l'aéroport – Violation des articles 1134, 1147 et 1150 du C. civ. (non) -

Responsabilité de l'aéroport maintenue (oui)

Une cour d'appel ne peut se voir reprocher d'avoir retenu la responsabilité d'un aéroport au motif que, d'une part, en vertu du règlement de l'aéroport celui-ci n'assumait aucune obligation de gardiennage et de surveillance et d'autre part, seule la faute lourde était de nature à faire échec à la clause ci-dessus ; alors que en l'absence de lien contractuel entre le propriétaire du véhicule et l'aéroport gérant du parc, cette cour d'appel n'a pas fondé sa décision sur les articles 1134, 1147 et 1150 du Code civil dont la violation est vainement invoquée.

*Cour de cassation, 1^{re} ch. civ. 29 octobre 1984
Aéroport Bâle - Mulhouse c/ Sté Royale Belge
Pourvoi n°83-15162, Bull civ I n°287
Rejette le pourvoi contre CA Colmar 29 avril 1983,
lequel a retenu la responsabilité (délictuelle ?) de
l'aéroport.*

19- PARKING PAYANT - AEROPORT

Vol de voiture sur un parc de stationnement d'un aéroport - Aéroport de Lyon - Absence de lien contractuel entre l'utilisateur et le gérant du parc de stationnement - Simple droit de stationnement - Aéroport non responsable

S'il est vrai que le règlement de l'aéroport, bien qu'affiché à l'entrée des parcs, n'était pas suffisamment lisible pour permettre aux conducteurs de prendre connaissance de ses dispositions définissant le contenu du contrat proposé aux usagers, il n'est pas établi qu'en acceptant de recevoir, moyennant paiement, des véhicules dans un parc fermé l'aéroport ait contracté, outre l'obligation de conférer un droit de stationnement, celle de garder ou de surveiller les véhicules. Le ticket d'entrée remis à l'utilisateur porte seulement la mention d'une durée sans permettre l'identification du véhicule, on ne saurait dès lors trouver la preuve d'une faute de l'aéroport dans le fait que le voleur ait pu quitter le parc de stationnement en présentant un autre ticket que celui qu'avait conservé le propriétaire du véhicule.

Aucun lien contractuel ne se noue entre les détenteurs des véhicules et l'établissement qui gère le parc de stationnement dans un aéroport, l'organisation d'un tel parc est une mesure de police et son utilisation fait l'objet de textes réglementaires qui précisent notamment que le droit de l'utilisateur est un simple droit de stationnement à ses risques et périls et d'occupation temporaire du domaine

public, sans obligation de gardiennage ni de surveillance.

*Cour de cassation, 1^{re} ch. civ. 24 Juin 1986
PETITFILS et autre c/ Aéroport de Lyon,
Bull civ I n°185,*

Rejet du pourvoi contre CA Lyon 10 juillet 1984.

20- PARKING PAYANT - AEROPORT

Vol d'un véhicule de société – Aéroport de Roissy - ADP - Parc de stationnement - Obligation de gardiennage (non)

L'aéroport Charles de Gaulle à Roissy, en procurant des places de stationnement à titre onéreux, ne supporte aucune obligation de gardiennage.

La redevance qui est payée par l'utilisateur n'a pour seule contrepartie que la mise à disposition de la place de stationnement.

*Conseil d'Etat 21 janvier 1991
Sté d'Assurances Mutuelles de France et autre*

21- PARKING PAYANT - AEROPORT

Stationnement d'un véhicule sur un parc d'aéroport - Aéroport de Marseille - Absence de dépôt

Ne constitue pas un dépôt, le stationnement d'un véhicule sur un parc dans un aéroport dès lors que le règlement prévoit que le stationnement s'effectue aux risques et périls du propriétaire et que les droits perçus sont de simples droits de stationnement et non de gardiennage.

En l'espèce, le règlement était affiché à l'entrée du parc et reproduit au dos des tickets de parking.

*Cour d'appel d'Aix-en-Provence 14 décembre 1994
Ferrier c/ CCI de Marseille
Bulletin des Transports 1995 p 394*

22- PARKING PAYANT - AEROPORT

Parc de stationnement géré par une CCI - Toulouse - Obligation de gardiennage (non)

La Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse est un établissement public qui gère le parc de stationnement de l'aéroport de Toulouse Blagnac en vertu d'un contrat de concession d'outillage public.

L'organisation d'un tel parc est une mesure de police faisant l'objet de textes réglementaires. Aucun lien contractuel ne se noue entre la CCI

et les utilisateurs de ce terrain, qui dépend du domaine public. En contrepartie de la redevance qu'ils ont versée, les usagers n'ont qu'un droit de stationnement et aucune obligation de gardiennage ou de surveillance des véhicules n'est mise à la charge du gérant du parc.

*Cour d'appel de Toulouse, 3ème ch.
10 octobre 1995
Uni Europe et autres c/ CCI de Toulouse
JCP 1996. IV. 1412*

23- PARKING D'HÔTEL – DEPOT HOTELIER

Vol d'un véhicule sur un parking d'hôtel - Responsabilité de l'exploitant de l'hôtel (non) - Dépôt hôtelier (non) - Panneau indiquant "parking non gardé"

Une cour d'appel ne peut juger que l'exploitant de l'hôtel avait la jouissance privative du parking adjacent à l'hôtel et réservé à la clientèle, au motif qu'en sa qualité de propriétaire il avait la possibilité d'en interdire l'accès à quiconque, alors qu'elle relève en même temps que ce terrain n'était ni clôturé ni gardé et qu'un panneau indiquait cette absence de surveillance.

*Cour de cassation, 1^{re} ch civ. 22 juin 1999
Cie Axa Global Risks et autres c/ Melle G. et a
Pourvoi n°97-16560, Bull civ. I n°210.
Casse CA Bordeaux 6 mai 1997*

24- PARKING D'HÔTEL – DEPOT HOTELIER

Vol d'un véhicule de société dans un parking réservé à la clientèle d'un hôtel - Dépôt hôtelier (oui) - Responsabilité à l'égard du client – Application des articles 1952 et 1953 du code civil

Un hôtelier qui met à la disposition de ses clients un parc de stationnement réservé engage sa responsabilité à la fois pour les véhicules entreposés et pour leur contenu, en particulier lorsque leur propriétaire les a fermés à clef.

*Cour de cassation 1^{re} ch. civ. 18 janvier 1989
Pourvoi n°87-17570, Bull civ I n°20
Cie Lloyd et Sté Hôtel Holiday Inn c/ Sté Modis
Rejet du pourvoi contre CA Douai 10 juillet 1987*

25- PARKING D'HÔTEL – DEPOT HOTELIER

Vol d'un véhicule sur le parc de stationnement d'un hôtel - Panneau

"Parking non gardé" - Responsabilité de l'hôtel à l'égard du vol du matériel laissé dans le véhicule - Contrat de dépôt (oui) - Parking faisant partie des dépendances de l'hôtel

Une cour d'appel décide légalement qu'un hôtelier ne peut s'exonérer de sa responsabilité par la présence d'un panneau "parking non gardé".

De même, en ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule volé sur ce parking, la même cour décide justement que l'hôtel, propriétaire du terrain où le véhicule était en stationnement, en a de ce fait la jouissance privative au sens de l'article 1954 alinéa 2 du Code civil.

*Cour de cassation, 1^{re} ch. civ. 22 février 2000
Sté Hôtel Campanile c/ Farrugia
Pourvoi n°98-11391, Bull civ I n°57,
Dalloz 2001 jur 341, note Olivier Gout
Rejet du pourvoi contre CA Colmar 17 nov. 1997*

Obs.: Cet arrêt constitue un revirement notable de la jurisprudence antérieure de la Cour de cassation (voir Cass. civ. 22 juin 1999, ci-dessus), laquelle avait donné plein effet à la présence d'un panneau indiquant "parking non gardé" et considéré que l'indication s'analysait en une clause contractuelle.

26- GARE ROUTIERE – GARONOR – RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Vol de marchandises dans l'enceinte de Garonor - Pièces d'orfèvrerie - Cartons chargés dans une remorque bâchée - Absence de faute lourde - Transport sous CMR France / Belgique - Application de la limitation de réparation de l'article 23 de la CMR

Il n'y a pas faute lourde de nature à écarter la limitation de réparation de la CMR, lorsque le véhicule n'était resté que quelques heures en stationnement de nuit non pas sur la voie publique, mais sur l'aire de la gare routière de Garonor, dont les entrées et sorties sont en permanence surveillées, que les colis avait été placés dans la remorque à l'intérieur de bacs fermés à clé et, que les cambrioleurs avaient dû se livrer à diverses effractions avant le pouvoir s'approprier la marchandise.

*Cour de cassation, ch. com. 14 Juin 1994
Cie Mercator et autre c/ Transports Vallaëys
Pourvoi n°92-18909, Bull civ.IV n°220
Rejet du pourvoi contre CA Versailles 11 juin 1992.*

**27- GARE ROUTIERE – GARONOR -
RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR**

Semi-remorque laissée dans l'enceinte de Garonor - Semi non dételée - Véhicule non muni d'un antivol - Camion et marchandise volés le temps d'un repas - Absence de faute lourde du transporteur

Le fait que le transporteur soit arrivé à Garonor à une heure où il savait que son véhicule ne pourrait pas être déchargé, qu'il ait laissé l'ensemble tracteur et semi-remorque dans l'enceinte de la gare routière sans prendre de précautions particulières notamment par le détachement de la semi-remorque et en sachant que le camion n'était pas muni d'un système antivol, ne constitue pas une faute lourde.

*Cour de cassation ch. com. 26 Février 1985
Sté SODITRANS c/ Groupe des assurances
nationales Incendie accidents et autres
Pourvoi n°83-10811, Bull civ IV n°82.
Casse CA Paris 19 novembre 1982*

**28- GARE ROUTIERE – GARONOR -
RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR**

Vol du véhicule et de la marchandise dans l'enceinte de Garonor - Marchandise sensible (calculatrices) - Transport les Ulis / Marne la Vallée – Gare routière non fermée la nuit mais relevé des immatriculations et surveillance des lieux - Absence de faute lourde du transporteur

Il n'y a pas d'incurie du conducteur lorsqu'il stationne pour la nuit son véhicule dans l'enceinte de Garonor car, si les portails d'accès aux hangars du transporteur ne sont certes pas fermés la nuit et s'il n'existe pas de poste de contrôle à leur abord, il règne quand même sur le site une certaine activité.

Ainsi, un véhicule étranger au service est-il repéré et identifié dans les 15 minutes de son entrée par un membre de la sécurité chargé de relever son numéro d'immatriculation.

Ensuite, la zone où se trouvaient les locaux du transporteur bénéficiait de la surveillance d'un maître chien d'une société de gardiennage payée par le transporteur.

Enfin, les frais de site réclamés aux usagers par la gare routière incluaient la sécurité et la surveillance.

*Cour d'appel Paris, 5 février 2003
SA Danzas c/ SA Discom International,
BTL 2003 p.150 (en extrait)*

**29- GARE ROUTIERE – GARONOR -
RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR**

Partie finale d'un transport routier d'un lot de cartons de balances – Enlèvement du conteneur sur le terminal de Logiseine à Gennevilliers un vendredi pour une livraison le lundi - Remorque laissée devant le quai de chargement de l'entrepôt fermé du transporteur sur le site de Garonor – Vol de la marchandise pendant le week-end – Faute lourde (non) – Bénéfice de la clause d'assurance vol (non)

La faute lourde ne peut être retenue que si la preuve est rapportée d'une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du transporteur, maître de son action, à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée.

En l'occurrence, la semi-remorque sur laquelle était chargé le conteneur a été laissée en stationnement devant l'entrepôt de l'entreprise de transport situé sur le site clos de Garonor, qui est une gare privée appartenant à une société privée.

Si les locaux de l'entreprise n'ont aucun système de surveillance ou de gardiennage, en revanche la gare routière de Garonor dispose d'un service de sécurité interne ayant pour mission d'assurer une surveillance générale du site. Dès lors, le transporteur ne saurait être tenu pour responsable de l'éventuelle inefficacité du système de surveillance électronique du site Garonor au moment du sinistre et ne peut se voir imputer une négligence fautive pour n'avoir pas prévu un dispositif particulier de sécurité ou de gardiennage.

Les moyens de protection du véhicule (dispositif antivol et gardiennage) prévus par la "clause vol" de la police d'assurance RC du transporteur, en tant qu'ils impliquent l'existence et la mise en oeuvre de mesures permanentes de prévention du risque, constituent des conditions de la garantie de l'assureur, lesquelles doivent être remplies cumulativement par l'assuré, et non des exclusions de garantie au sens de l'article L.113-1 du Code des assurances. C'est donc à l'assuré qu'il appartient d'établir que les conditions édictées par la clause vol étaient satisfaites au moment du sinistre. A cet égard, la question de savoir si les mesures préventives appliquées par l'assuré sont ou non conformes aux exigences de la clause de garantie vol, est sans rapport avec l'appréciation de l'existence ou non d'une faute lourde.

En l'espèce, le véhicule n'étant équipé d'aucun antivol ou, à tout le moins, celui-ci n'ayant pas été enclenché, et la présence de caméras

contrôlant les entrées et sorties des véhicules sur le site de Garonor ne pouvant à elle seule être assimilée à un gardiennage au sens de l'article 8 de la police, c'est à dire à "une surveillance active et permanente du véhicule routier permettant de déceler toute tentative de vol et d'y faire face sans délai", il s'ensuit que les conditions posées par la police d'assurance n'ont pas été respectées.

*Cour d'appel de Versailles, 12^{ème} ch. section 2
6 novembre 2003
SA Generali France Assurances c/
SA Jules Roy et autres*

30- GARE ROUTIERE – GARONOR - RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Transport de 70 colis comportant des appareils électroménagers - Vol d'une partie de la marchandise pendant le stationnement de la remorque sur un parking dont disposait le transporteur à son dépôt de Garonor - Cas de force majeure (non) - Faute lourde du transporteur (oui) - Connaissance de la nature de la marchandise - Marchandise sensible - Remorque stationnée à l'extérieur (sic) - Véhicule ne faisant pas l'objet d'un gardiennage

Le vol commis à l'intérieur d'une enceinte où stationnent habituellement des véhicules de transport de marchandises n'est ni imprévisible ni inévitable et ne peut par conséquent constituer un cas de force majeure.

En l'espèce, le transporteur avait connaissance de la nature de la marchandise transportée puisque cette précision figurait sur le bordereau de groupage remis lors du chargement (mention "attention fret sensible").

Il résulte en outre du questionnaire "vol" rempli par le transporteur et du règlement d'exploitation du site Garonor que si celui-ci constitue un domaine privé normalement clôturé dont l'accès est réglementé, la remorque est restée stationnée à l'extérieur, alors que sur les deux entrées du site une seule est équipée d'une vidéo surveillance et que le véhicule ne faisait pas l'objet d'un gardiennage. La remorque était si peu surveillée que le vol, malgré la fracture du cadenas équipant les portes arrières et l'encombrement des palettes dérobées, n'a été découvert que plusieurs jours plus tard.

*Cour d'appel de Caen, 1^{re} ch. civile et commerciale
13 septembre 2007
SAS Transports JOURDAN / SAS Transports
Distribution et Logistique (TDL)*

31- GARE ROUTIERE – GARONOR - RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Vol d'une remorque laissée sans surveillance - Stationnement à Garonor - faute lourde (oui)

Un transporteur commet une faute lourde en laissant une remorque plus de 57 heures sans surveillance dans l'enceinte de Garonor dont les contrôles aux accès ne sont que symboliques.

En conséquence, il n'y a pas lieu de limiter l'indemnisation du préjudice, la faute lourde rendant inapplicable les limitations d'indemnité.

*Tribunal de commerce Bobigny 29 janvier 1993
Cie La Neuchâteloise c/. Panalpina Transports
BTL 1993 p.244*

Obs. : Les décisions relatives à Garonor se suivent et ne se ressemblent pas. Tantôt les juges considèrent que la gare routière est proche d'un site "sécurisé" (domaine privé; entrées et sorties réglementées; relevé des immatriculations ...), tantôt ils déclarent que la surveillance est illusoire et que les contrôles ne sont que symboliques. Les conséquences sur la responsabilité des transporteurs à l'égard de leurs clients sont particulièrement graves, ils doivent les indemniser tantôt à hauteur des préjudices réels, tantôt à hauteur des plafonds de réparation.

32- GARE ROUTIERE – SOGARIS - RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Stationnement du véhicule dans la gare routière de Sogaris à Rungis - Marchandise sensible (matériel informatique) - Vol sans effraction - Déclaration de valeur (non) - Défaut de preuve de l'acceptation - Faute lourde (non) - Pas d'imprudence anormale et impardonnable - Application des limitations de réparation

Il n'y a pas déclaration de valeur lorsque le conducteur a porté sur l'exemplaire du bon d'enlèvement remis à l'expéditeur la mention : "valeur 889 425 F", sans que celle-ci figure sur l'exemplaire du transporteur. Le bon d'enlèvement resté entre les mains de l'expéditeur, resté inconnu du transporteur au moment des faits, il n'est pas prouvé qu'il y avait déclaration de valeur formelle et explicite. En outre, le fait pour le transporteur de ne pas avoir majoré son prix alors que la déclaration de valeur doit donner lieu à un complément de rémunération est un élément supplémentaire en faveur de la méconnaissance d'une valeur déclarée.

Le chauffeur n'a pas commis de faute lourde en s'absentant quelques 50 minutes pour déjeuner, laissant son camion stationné au sein de la gare routière de Sogaris à Rungis à un moment d'affluence réduite. Il ne saurait en être déduit que le lieu était désert et que la faute lourde était constituée par une imprudence anormale et impardonnable, dès lors que les circonstances dans lesquelles le véhicule a été laissé sans surveillance ne présentent rien d'inadmissible eu égard au lieu, à l'heure et à la durée du stationnement.

*Cour d'appel de Paris 5e ch. 21 février 2002
Cie Union et Phénix Espagnol et autre c/
Sté Clergue et autre
BTL 2002 p.391*

33- TERMINAL PORTUAIRE – RESPONSABILITE DU TERMINAL

Vol d'une remorque sur un terminal portuaire

1°) Responsabilité personnelle du commissionnaire du transport - Preuve d'une faute (non) - Reproches généraux non corroborés par les pièces du dossier - Preuve d'un lien de causalité entre les manquements allégués et la disparition de la remorque (non)

2°) Recours du commettant contre la société d'exploitation du terminal - Loi applicable - Dispositions de la loi du 18 juin 1966 relative à la responsabilité du manutentionnaire (non) - Réalisation d'opérations de manutention (non) - Intervention en simple qualité de gestionnaire du parc ayant réceptionné la remorque - Manutention réalisée par une autre société - Responsabilité pour faute sans limitation de réparation - Préjudice indemnisable - Indemnisation de la TVA payée par le commettant à ses fournisseurs (non) - Justification insuffisante de ce titre de préjudice

1) Aucune faute personnelle du commissionnaire de transport n'est établie par le commettant, ce dernier se contentant d'énumérer en termes généraux un certain nombre de griefs (défaut de rédaction et imprécision de documents de transport, notamment sur le lieu de la livraison des matériels et marchandises, défaut de valeur déclarée des marchandises, défaut d'organisation du transport avec un temps d'attente de plus de 10 jours sur le port du Havre, défaut de suivi de l'opération et de compte-rendu au commettant) sans s'expliquer davantage, sans argumenter en fait les manquements notamment au regard des

pièces du dossier, sans exposer de quels éléments précis résulteraient les manquements allégués et sans s'expliquer sur le lien entre ceux-ci et la disparition de la remorque et encore moins le démontrer.

2) Ni les dispositions de la loi du 18 juin 1966 relatives au plafond de responsabilité, ni celles réservant l'action à celui qui a requis les services de l'entreprise, ne sont applicables à la responsabilité de la société d'exploitation du terminal qui a simplement réceptionné la remorque. L'application de la loi de 1966 suppose en effet l'accomplissement d'opérations de manutention à titre principal même si elle prévoit que l'entrepreneur de manutention peut être appelé à accomplir d'autres opérations à titre accessoire.

N'étant pas en mesure de prouver qu'après avoir réceptionné la remorque, il l'a remise en d'autres mains et que celle-ci n'a pas disparu pendant le temps où elle était sous sa garde, l'exploitant du terminal répond de sa faute tant à l'égard du commissionnaire de transport qu'à l'égard du commettant, sans pouvoir opposer une limitation de garantie.

Au titre de l'indemnisation de son préjudice, le commettant prétend vainement que les matériels ayant été volés sur le terminal, il n'a pu obtenir de fiche d'exportation et que les fournisseurs ont réclamé paiement de la TVA sur les sommes facturées. Cette réclamation doit être rejetée dès lors que le commettant ne fait que reprendre l'affirmation contenue dans la lettre d'un expert comptable dont rien n'indique dans quelles conditions il est intervenu pour son compte, cette lettre n'étant par ailleurs accompagnée d'aucune justification d'aucune sorte ni sur le fondement d'une réclamation au titre de la TVA ni surtout sur l'acquittement réel d'une telle somme.

*Cour d'appel de Rouen, 2e chambre
15 décembre 2005
SARL TMT c/ SAMEG*

Jurisprudence Assurance vol

34- CLAUSE VOL – GARDIENNAGE

Vol de marchandises dans un camion en stationnement en Italie - Clause syndicale vol du 27 mai 1977 - Licéité de la clause - Validité (oui) - Absence de gardiennage - Chauffeur endormi dans sa cabine - Exclusion de la garantie

La clause syndicale vol est incontestablement licite et trouve sa justification dans l'importance et la fréquence des vols commis lors des transports par route.

Cette clause du 27 mai 1977 exige, dans l'hypothèse où le stationnement excède 90 minutes en Grande-Bretagne ou en Italie que le véhicule soit soumis à un gardiennage permanent ou à défaut soit situé dans un endroit clos et fermé à clé ou surveillé.

En l'espèce, un chauffeur n'a pu se prévaloir de la garantie pour le vol d'une partie de la cargaison dans son camion, dès lors que, s'étant endormi à bord de son véhicule fermé à clef sur une aire de stationnement, il ne pouvait prétendre avoir rempli la condition de "gardiennage" exigée par la clause.

*Cour de cassation, ch. civ. 5 juillet 1989
Sté SATIF FERNAND MORAND c/.
Sté SICA CORNOUILLE et autre
Pourvoi n°87-14908*

Rejet du pourvoi contre CA Rennes 25 février 1987

35- CLAUSE VOL – GARDIENNAGE

Transport d'oeuvres d'art - Transport confié par un GIE de commissaires priseurs à l'union des commissionnaires de l'hôtel des ventes - Vol pendant un stationnement de courte durée de nuit sur la voie publique dans Paris - Assurance - Clause vol - Non respect des prescriptions - Exclusion de garantie

L'exclusion de garantie de la clause syndicale vol s'applique aussi bien dans le cas d'un vol de marchandises que dans celui d'un vol du véhicule avec les marchandises. De fait, le transporteur qui ne respecte pas les prescriptions de la clause ne peut donc

prétendre à indemnisation ni pour les marchandises ni pour le véhicule.

Un GIE de commissaires priseur, intervenu en qualité d'expéditeur, est à ce titre partie au contrat et intéressé à la bonne exécution de la convention. Il est tenu envers les propriétaires des objets volés qui l'avaient chargé de l'emballage, de la manutention, de la surveillance et du transport d'objets d'art.

N'a pas donné de base légale à sa décision, l'arrêt qui a qualifié une société de commissionnaire de transport, en relevant la fixation par la société d'une rémunération forfaitaire et sa latitude quant aux modalités d'exécution, ainsi que l'accomplissement d'un déplacement des objets, sans rechercher si ladite société s'était adressée à un tiers, avec lequel elle aurait conclu une convention de transport en son propre nom.

Cour de cassation, 1^{re} ch. civ. 10 février 1998

UCHV c/. GIE Groupe Gersaint et autres

Pourvoi n° 96-13.209, Bull. civ. I n°59

Cassation partielle de CA Paris 19 décembre 1995

36- CLAUSE VOL – GARDIENNAGE

Vol avec agression - Stationnement de nuit en Italie - Clause vol - Non respect des conditions - Conducteur et convoyeur endormis - Gardiennage (non)

Dès lors qu'il résulte des circonstances que l'agresseur a pu, avant de menacer l'équipage d'une arme, casser la petite vitre latérale du véhicule, ouvrir la portière, puis monter à bord, il en ressort que le conducteur et son accompagnateur étaient endormis et que le véhicule ne faisait pas l'objet d'un gardiennage permanent, lequel implique une surveillance attentive et active du véhicule permettant de déceler à l'avance un éventuel danger.

C'est donc à tort que le tribunal a jugé que le gardiennage était assuré par la seule présence du chauffeur dans sa cabine et considéré que la garantie par l'assureur était acquise.

Cour d'appel de Reims 7 janvier 2002

Cie Zurich c/ Cie Winterthur et autres

BTL 2002 p.54

Obs. : *Jurisprudence désormais constante et conforme aux arrêts de la Cour de cassation : civ. 5 juillet 1989 (ci-dessus) et com. 14 mai 1991, qui a statué qu'un conducteur endormi dans sa cabine n'est en mesure d'exercer aucune surveillance.*

37- CLAUSE VOL – GARDIENNAGE

Livraison partielle avant le vol du véhicule - Perte partielle (non) - Perte totale - Délai de prescription de l'action du commissionnaire contre le transporteur - Article 32-1-b de la CMR - Garantie de l'assureur RC du voiturier (non) - Clause vol Italie - Stationnement de plus de 90 mn - Gardiennage du véhicule (non)

Le transporteur ne peut prétendre qu'il n'y a eu que perte partielle de la marchandise dans la mesure où un premier colis avait été livré à Milan avant le vol, alors que l'intégralité de la marchandise visée par la lettre de voiture internationale a été perdue.

La prescription de l'action du commissionnaire contre le voiturier n'a donc commencé à courir qu'à partir du 60ème jour suivant la date de la prise en charge des marchandises par le transporteur conformément à l'article 32-1 -b qui s'applique lorsque les parties n'ont pas convenu de délai de livraison.

Pour avoir droit à la garantie de son assureur, le transporteur qui, voyageant en Italie, a stationné pendant plus de 90 minutes pour aller dîner, doit notamment démontrer qu'il a assuré un gardiennage permanent du véhicule ou son remisage dans un endroit clos, surveillé ou fermé à clef. Tel n'est pas le cas en l'espèce où le véhicule, au moment du vol, était stationné sur un simple parking d'auberge qui n'était ni gardé, ni clos, ni surveillé.

*Cour d'appel de Reims 2 mai 2001
SA AGF c/. SA Cie Commercial Union et autres*

38- CLAUSE VOL – NON APPLICATION – TENTATIVE DE VOL

Contrat cadre de prestation de services entre un expéditeur et un transporteur - Non respect des stipulations - Faute lourde - Stationnement dans un terrain vague - Tentative de vol - Absence de vol - Incendie de la remorque - Non respect des conditions de la Clause vol - Application de la clause (non) - Garantie due par l'assureur

1) Sur la responsabilité : Dès lors que l'expéditeur et le transporteur ont conclu un contrat de prestations de services professionnels imposant diverses consignes de sécurité pour des marchandises de valeur, lesquelles prévoient pour un arrêt de plus d'une heure un stationnement dans une "zone gardiennée ou sûre" et un verrouillage du véhicule ainsi qu'un système d'alarme ; le non respect de ces consignes (stationnement dans un terrain vague servant éventuellement de

parking) constitue une faute lourde qui n'autorise pas le transporteur à opposer les limitations de responsabilité de la CMR.

2) Sur la garantie de l'assureur : Considérant que la compagnie d'assurance prétend que l'incendie ayant été perpétré à l'occasion d'une tentative de vol et rendu possible par l'absence d'un dispositif de protection contre le vol, les dispositions de la clause vol n'ont pas été respectées.

S'il est vrai que le rapport de police relate, après avoir mentionné que les plombs de la remorque avaient été brisés et que le feu avait pris au niveau du plancher arrière, l'hypothèse la plus vraisemblable semble être que les auteurs après avoir constaté que le matériel était trop sophistiqué et donc inutilisable l'ont incendié afin d'effacer leurs traces.

Aucun vol n'ayant été commis et la totalité du matériel ayant été détruit ; dans ces conditions, et en dépit de l'existence d'une effraction, il n'est pas démontré que le sinistre procéderait non de cet incendie mais exclusivement d'une tentative de vol ou d'un vol qui l'aurait précédé et dont cet événement serait la conséquence directe et nécessaire.

Dès lors, l'assureur n'est pas fondé à invoquer le défaut de respect de la clause vol qui n'est pas applicable, ni la clause "faute du préposé" qui concerne le vol et les dégâts par mouille.

*Cour d'appel de Paris 5^e ch. 27 octobre 2005
SA AXA c/ Compagnie WTCD insurance corp. et autres*

39- CLAUSE VOL – NON APPLICATION

Transport Italie France - Assurance responsabilité - Clause vol - renonciation à l'exclusion - Faute lourde du transporteur - Conditions de la garantie non respectées - Aucune incidence sur le vol - Garantie due par l'assureur

L'assureur de la responsabilité du transporteur ne peut invoquer une limitation de responsabilité dès lors que la faute lourde équivalente au dol a été retenue contre le transporteur, excluant une telle limitation.

La compagnie d'assurance ne peut invoquer une exclusion de garantie de son assuré, résultant du fait que les conditions du contrat n'ont pas été respectées (lesquelles imposaient que la semi-remorque soit fermée à clé, qu'elle soit équipée d'un dispositif de verrouillage du pivot d'attelage et que ce dispositif soit mis en oeuvre lorsqu'elle était dételée), dès lors que, comme l'a relevé le premier juge, les dispositifs de verrouillage de la remorque n'auraient en tout état de cause

pas empêché que le vol des marchandises se produise, s'agissant d'une semi-remorque bâchée rendant, quoi qu'il en soit, facile l'accès aux marchandises.

De plus, l'assureur, en acceptant le paiement de la prime d'assurance pour un véhicule seulement muni d'une bâche, ne pouvait ignorer qu'un tel véhicule ne pouvait être préservé par un quelconque système de verrouillage ni être fermé à clé, de sorte qu'il était censé avoir renoncé à l'exigence de la mise en oeuvre de ces dispositifs.

La garantie vol du contrat est en conséquence acquise à l'assuré et doit donc s'appliquer, sans qu'il y ait lieu de retenir, comme le demande subsidiairement l'assureur, une limitation de garantie conformément aux dispositions de la clause vol.

*Cour d'appel Lyon, 3 avril 2003,
Sté Calberson c/ Cie Axa et autre,
BTL 2003 p. 545*

40- STATIONNEMENT DANS UN PARC PRIVE – DEFAUT DES MESURES DE PREVENTION

Vol d'une remorque chargée de téléviseurs – Transport sous CMR

1. Négligences - Faute lourde - Délai de prescription porté à trois ans

2. Perte totale - Point de départ du délai de prescription - 60 jours après la prise en charge

3. Garantie de l'assureur (non) - Obligation d'équiper le véhicule d'un système préventif complémentaire - Coupe-batterie manuel - Condition remplie (non) - Obligation de gardiennage - Présence d'une maison louée - Condition remplie (non)

1. Le transporteur qui a laissé en stationnement son ensemble (camion et remorque attelée) dans une propriété privée non close, ni gardée et dépourvue de tout système de sécurité durant trois nuits alors qu'il n'ignorait pas la nature du chargement constitué d'un nombre important de téléviseurs aisément commercialisables puisque la lettre de voiture CMR en comportait la mention et que son représentant en a fait la déclaration à la police après avoir constaté le vol et que celui-ci était placé dans une remorque simplement bâchée, a commis des négligences d'une extrême gravité confinant au dol et démontrant son inaptitude à accomplir la mission qu'il avait acceptée.

2. Eu égard à la faute lourde du voiturier, l'action née du contrat de transport au titre de la perte totale des marchandises se prescrit par trois ans en application de l'article 32-2 de

la CMR dont le point de départ est soixante jours après la prise en charge des biens.

3. Ne peut s'analyser en une exclusion de garantie, laquelle prive l'assuré du bénéfice de la garantie en considération de circonstances particulières de réalisation du risque, mais constitue une condition de la garantie, la clause qui prévoit qu'en cas de vol de véhicule survenu dans l'entreprise la nuit, en fin de semaine ou les jours fermés aux heures de fermeture, la garantie est limitée à 70%, sauf justification par l'assuré d'avoir satisfait à trois conditions cumulatives tenant à ce que le véhicule dispose d'un antivol agréé enclenché, qu'il soit fermé à clef et équipé d'un système préventif complémentaire agréé par l'assureur. Par conséquent, il appartient au transporteur qui en demande l'exécution de rapporter la preuve de la réunion de telles conditions. Or, la troisième de ces conditions n'est pas remplie en l'espèce, dans la mesure où un coupe-batterie manuel n'est pas un élément de protection contre le vol mais un système de sécurité assimilable à un disjoncteur permettant de limiter les conséquences d'un incendie naissant et nécessairement accessible et visible de tous. En outre, la présence sur le terrain non clos d'une maison louée à une personne dont le rôle pourrait être éventuellement dissuasif, ne peut caractériser un quelconque gardiennage.

*Cour d'appel de Versailles 29 novembre 2001
SARL Trans Inter Transports c/
AGF IART et autres*

41- STATIONNEMENT DANS UN MIN - DEFAUT DES MESURES DE PREVENTION

Vol d'une remorque et d'un conteneur vide pendant son stationnement sur le marché d'intérêt national de Rungis - Garantie de l'assureur à l'égard du vol du conteneur (oui) - Clause vol - Garantie acquise sous réserve de la mise en place d'un dispositif antivol dûment mis en oeuvre - Preuve rapportée par l'assuré du respect des conditions imposées par la clause vol (oui) - Conditions de garantie en cas de stationnement du véhicule supérieur à 24 h - Gardiennage permanent (non) - Stationnement dans un endroit clos, surveillé ou fermé à clé (non) - Parking public non gardienné ou fermé - Non respect par le chauffeur des instructions de son employeur relatives à la mise en oeuvre des règles de prévention - Garantie acquise à hauteur de 60% - Application de la clause limitative de responsabilité contenue dans les conditions générales de la police (non) - Disposition ne s'appliquant

pas au cas de vol d'un conteneur - Déclaration tardive du vol aux services de police - Indemnité due par l'assuré - Condamnation de l'assureur au paiement de dommages et intérêts pour résistance abusive - Manquement du courtier d'assurance à son obligation de conseil (non)

L'assuré prouve avoir respecté les conditions de garantie posées à l'article 5 de la clause vol (dispositif antivol dûment mis en oeuvre) en versant aux débats une lettre circulaire rappelant à ses chauffeurs l'obligation de mettre en place le dispositif antivol dès que leur véhicule est stationné, y compris en cas de stationnement de courte durée. Ce document antérieur au sinistre, complété par l'attestation du chauffeur du véhicule en cause, qui indique avoir mis en place le système antivol conformément aux instructions de son employeur, est suffisant pour établir que le véhicule était bien équipé d'un tel système.

Cependant, la garantie de l'assureur n'est pas acquise à 100% dès lors que le véhicule routier n'a pas fait l'objet d'un gardiennage permanent, ni été remisé dans un endroit clos, surveillé ou fermé à clé, comme le requiert l'article 6-4 de la clause vol. Le véhicule était en effet stationné sur un parking public, non clos, gardienné ou fermé par un système électronique ou autre.

La garantie de l'assureur est due à hauteur de 60%, en application de l'article 7 de la clause vol, qui vise les cas où, pour un stationnement supérieur à deux heures, le chauffeur n'a pas respecté les instructions écrites de son employeur relatives à la mise en oeuvre des règles de prévention énoncées aux articles 5§2 (mise en oeuvre du dispositif antivol) et 6 (gardiennage ou stationnement dans un endroit clos). En l'espèce, le chauffeur n'a pas respecté les consignes mentionnées dans la lettre circulaire de son employeur lui imposant, en cas de stationnement du véhicule plus de deux heures, de stationner son véhicule dans un endroit faisant l'objet d'un gardiennage, ou dans un endroit clos, surveillé ou fermé à clé.

L'assureur ne peut utilement soutenir que la clause limitative de responsabilité contenue dans les conditions générales trouverait à s'appliquer, dès lors que cette limitation ne concerne que les marchandises transportées alors que la réclamation porte sur la valeur même du conteneur dérobé. L'indemnité due par l'assureur doit donc être fixée à 60% de la valeur du conteneur, déduction faite de la franchise contractuelle.

Le tribunal a justement évalué à la somme de 5000 euros le montant de l'indemnité due par

l'assuré à l'assureur en réparation du préjudice causé par son retard dans la déclaration du vol auprès des autorités de police (art. 26 des conditions générales). En revanche, le jugement doit être infirmé en ce qu'il a condamné le courtier d'assurance à des dommages et intérêts pour manquement à son obligation de conseil. L'assuré, professionnel des transports, connaissait parfaitement les conditions de mise en oeuvre de la garantie vol et ne peut donc reprocher au courtier d'assurance de ne pas avoir attiré son attention sur les restrictions de garantie figurant dans le contrat d'assurance. D'autre part, le refus d'indemnisation est le fait de la compagnie d'assurance et non du courtier. Il ne peut donc être fait grief à ce dernier d'avoir manqué de diligence pour faciliter l'indemnisation du sinistre.

*Cour d'appel de Rouen, 1^{re} ch, 23 mars 2005
Sté Lanoire et Chevillat et Cabinet Pronnier
Lecossais / SARL Transports Claude Baudin*

42- STATIONNEMENT CHEZ LE TRANSPORTEUR

Vol de marchandises dans une remorque stationnée dans les locaux du transporteur - Condamnation in solidum du commissionnaire principal et de l'assureur RC du transporteur - Application des plafonds de réparation du contrat type - Limitations non écartées par le plafonds maximal de garantie figurant dans le contrat d'assurance RC du transporteur - Faute lourde du transporteur (non) - Circonstances l'obligeant à retirer le conteneur du terminal portuaire en fin de semaine pour le livrer à la date prévue - Mesures de sécurité suffisantes

La clause de la police d'assurance RC du transporteur, qui porte à 1.000 000 F l'engagement maximal de l'assureur pour les transports réalisés par le transporteur assuré pour le compte du commissionnaire de transport, doit s'analyser comme un plafond de garantie applicable dans les seuls rapports entre la compagnie d'assurance et son assuré, et ne saurait les priver d'invoquer les limitations d'indemnité édictées par le contrat type général.

Les assureurs subrogés dans les droits du destinataire ne prouvent pas l'existence d'une convention particulière conclue entre le transporteur et le commissionnaire de transport qui dérogerait aux plafonds du contrat type. A la supposer existante, ils ne pourraient d'ailleurs s'en prévaloir dès lors

qu'elle n'a apparemment été conclue qu'entre le transporteur et le sous commissionnaire.

Le chauffeur n'ayant pu retirer le chargement au Havre que le 7 mai vers 18h30, il n'était pas en mesure de le livrer le même jour à Troyes avant la fermeture des entrepôts du destinataire. Par ailleurs, pour pouvoir procéder à la livraison à la date prévue du 11 mai, il lui fallait partir aux premières heures de la journée, ce qui ne lui aurait pas été possible si les marchandises étaient restées entreposées durant tout le week-end sur le terminal du Havre.

Il est établi que pour pouvoir voler la marchandise, les voleurs ont fracturé la grille cadenassée de l'enceinte du transporteur (gardée par un chien de race beauceron), ont démonté les rails de sécurité et les plots en bois sur lesquels ces rails étaient fixés, afin de pouvoir ouvrir la porte du conteneur qui était bloquée par un système Navelok.

Enfin, s'il est admis que le chauffeur avait normalement connaissance que le chargement était constitué de survêtements fabriqués à Hong Kong, rien ne permet de conclure que son attention avait été spécialement attirée sur la valeur particulière de ce chargement.

*Cour d'appel de Versailles 18 septembre 2003
Sté Allianz Marine & Aviation et autre c/ SA
Transports STIO et SARL Feron*

43- STATIONNEMENT CHEZ LE TRANSPORTEUR

Assurance responsabilité - Garantie due par l'assureur (non) - Exclusion de risque (oui) - Risque exclu par la police - Vol du véhicule dans les locaux du transporteur.

Est valable puisque limitée, la clause selon laquelle sont exclus de la garantie les risques de vol des marchandises chargées ou non à bord des véhicules, "dans les locaux ou les cours appartenant ou utilisés par l'assuré pour l'usage ordinaire de son commerce".

Se trouve donc exclu de la garantie, le vol du véhicule alors qu'il était en stationnement dans un parc privé qui, sans être la propriété du transporteur, fait partie des locaux qu'il utilise habituellement et qui en tant que tels est affectés à l'usage ordinaire de son commerce.

*Cour d'appel de Rouen 1ère ch. civ. 14 juin 1995,
SARL Transports SRS et autres c/
Sté La Concorde Branche Transports
Confirmant Trib. com. Rouen 13 mai 1993*

44- STATIONNEMENT A PROXIMITE D'UN PARC SECURISE

Vol en Italie d'un chargement (poisson) - Droit d'action de l'expéditeur réel (oui) - Action conjointe avec celle de l'expéditeur apparent - Stationnement sur la voie publique proche d'un parking gardé - Faute lourde - Agression à main armée du conducteur - Cause exonératoire (non) - Assurance RC - Police ne garantissant que les vols en Italie survenus sur des parkings agréés par l'assureur - Clause nulle eu égard à l'intensité anormale du risque (non)

Même s'il ne figure ni comme expéditeur, ni comme destinataire sur la lettre de voiture CMR, l'expéditeur réel, dont la qualité est établie par les mentions de la facture relative à la vente de la marchandise transportée, a le droit d'agir en responsabilité contre le voiturier en vertu du contrat de transport, sur le fondement de la CMR.

Le fait pour le conducteur d'avoir stationné son véhicule sur la voie publique, alors qu'il avait connaissance de l'importance et de la nature de la marchandise transportée (des morues), à moins de 10 kilomètres du parking gardé de Palma Campania, dans un pays où le risque de vol est particulièrement connu et important, constitue une faute lourde du transporteur de nature à porter le délai de prescription de un à trois ans.

Les circonstances d'une agression à main armée ne sauraient constituer une exonération de responsabilité du transporteur par le seul fait qu'elles surviennent sur une partie quelconque du territoire d'un Etat membre de l'Union Européenne.

La clause de la police d'assurance RC du transporteur, qui prévoit une extension de garantie au vol avec agression et/ou à main armée, mais seulement à la condition que le véhicule stationne sur une aire de parking agréée par l'assureur, n'a pas pour effet, eu égard à l'intensité anormale du risque, d'exclure la garantie du vol en Italie.

*Cour d'appel de Poitiers, 1^{re} ch. civ. 2 mars 2004
SA Transports de Saint Michel en L'Herm (TSM) c/
Sté Planta De Elborados Alimenticios Marinos SL
(PEAM) et autres
Pourvoi en cassation rejeté (16 nov. 2006)*

45- STATIONNEMENT SUR UN PARC NON GARDE

Traction de deux remorques chargées de conteneurs - Remorques laissées pour la nuit sur un parking non gardé à l'entrée d'un village - Effraction et vol d'une partie des marchandises (vestes - parkas)

1°) Faute lourde (oui)

2°) Evaluation du préjudice - Prise en compte du prix de revente supposé (non) - Prise en compte de la valeur d'achat CIF (oui)

3°) Assurance - Contradiction des clauses de la police - Garantie de l'activité de voiturier mais exclusion de l'activité de tractionnaire - Interprétation au profit de l'assuré - Exclusion de garantie visant le matériel lui-même (conteneur ou semi-remorque) et non la marchandise

4°) Preuve du défaut de fermeture des conteneurs à clé - Preuve à la charge de l'assureur - Preuve rapportée par l'assuré du respect des obligations d'instructions et de préventions prévues au contrat d'assurance

5°) Stationnement du véhicule sur un parking non gardé alors qu'il était près de sa base - Garantie limitée à 80% - Franchise de 10% pour faute lourde - Calcul : 80% x 90% = 72% du sinistre

1°) Constitue une faute lourde du voiturier, le fait de stationner sa remorque une nuit complète sur un parking ouvert et non gardé, peu important que cette remorque soit protégée ou non par des cadenas.

2°) Le destinataire ne peut prétendre que son préjudice correspond au prix de revente supposé des marchandises volées dès lors qu'il ne prouve pas que les commandes dont il se prévaut ont été annulées par ses clients. D'ailleurs, un chiffre d'affaires perdu ne constitue pas en lui-même un préjudice.

3°) Le tractionnaire d'une semi-remorque doit être qualifié de voiturier, peu importe que la semi-remorque et/ou le conteneur appartiennent ou non au voiturier. Lorsqu'il y a contradiction entre la police d'assurance qui couvre l'activité de voiturier tout en excluant les activités de tractionnaire de semi-remorques et de conteneurs, les difficultés d'interprétation de la police doivent profiter à l'assuré. Il faut donc considérer que ces exclusions ne visent pas l'activité, que reste celle d'un voiturier, mais le matériel lui-même, conteneur ou semi-remorque, dès lors que ce matériel n'appartient pas au voiturier. En conséquence le transport en litige était bien couvert par la police d'assurance.

4°) L'assureur n'est pas fondé à refuser sa garantie au motif que les conteneurs n'étaient que plombés et non fermés à clef, dès lors qu'il ne rapporte pas la preuve que le chauffeur n'avait pas apposé des cadenas. Par ailleurs, la preuve du respect, par l'assuré, des obligations d'instructions et de préventions prévues au contrat d'assurance est rapportée au moyen d'attestations de chauffeurs prouvant d'une part que le fascicule de prévention leur a été remis, et d'autre part qu'ils étaient bien en possession de cadenas leur permettant de verrouiller les conteneurs pendant les transports.

5°) Toutefois, lorsque le véhicule stationne plus de deux heures alors qu'il est proche de sa base, l'annexe au contrat d'assurance prévoit une diminution de la garantie à 80%. Il y a lieu aussi de faire application de la franchise prévue aux conditions générales en cas de faute lourde soit 10%. La police ne précisant pas la méthode de calcul, il sera retenu la méthode la plus favorable à l'assuré : $80\% \times 90\% = 72\%$ du sinistre.

*Tribunal de commerce du Havre 29 août 2003
Sté Country 1 City Line c/
Sté NAXCO Logistics et autres*

Table des décisions *par date*

Conseil d'Etat

21 janvier 1991 : 20

Cour de Cassation

Civ. 3^e 26 octobre 1977 : 16
Civ. 1^{re} 10 mars 1981 : 17
Civ. 1^{re} 31 mai 1983 : 12
Civ. 1^{re} 29 octobre 1984 : 18
Com. 26 février 1985 : 27
Civ. 1^{re} 24 juin 1986 : 19
Civ. 1^{re} 18 janvier 1989 : 24
Civ. 1^{re} 5 juillet 1989 : 34
Com. 20 mars 1990 : 7
Com. 14 juin 1994 : 26
Civ. 1^{re} 10 février 1998 : 35
Civ. 1^{re} 22 juin 1999 : 23
Civ. 1^{re} 22 février 2000 : 25
Com. 29 février 2000 : 9
Com. 30 juin 2004 : 1
Com. 26 septembre 2006 : 4

Cours d'appel

Poitiers 5 septembre 1990 : 13
Montpellier 27 novembre 1991 : 15
Versailles 20 janvier 1994 : 10
Aix-en-Provence 14 décembre 1994 : 21
Rouen 14 juin 1995 : 43
Toulouse 10 octobre 1995 : 22
Paris 28 février 1996 : 8
Paris 4 février 1998 : 14
Versailles 21 janvier 1999 : 5
Bourges 29 janvier 2001 : 3
Reims 2 mai 2001 : 37
Paris 31 octobre 2001 : 11
Versailles 29 novembre 2001 : 40
Reims 7 janvier 2002 : 36
Paris 21 février 2002 : 32
Paris 5 février 2003 : 28
Lyon 3 avril 2003 : 39
Paris 22 avril 2003 : 2
Versailles 18 septembre 2003 : 42
Rouen 9 octobre 2003 : 6
Versailles 6 novembre 2003 : 29
Poitiers 2 mars 2004 : 44
Rouen 23 mars 2005 : 41
Paris 27 octobre 2005 : 38
Rouen 15 décembre 2005 : 33
Caen 7 septembre 2007 : 30

Tribunaux

TC Bobigny 29 janvier 1993 : 31
TC Le Havre 29 août 2003 : 45

Retrouvez l'ensemble de ces
décisions dans la base de données de
l'IDIT :
www.idit.fr