



La prescription de l'action en droit des transports, étude comparative entre le droit français et le droit marocain

Zineb Touzani

► To cite this version:

Zineb Touzani. La prescription de l'action en droit des transports, étude comparative entre le droit français et le droit marocain. Droit. 2017. dumas-01622698

HAL Id: dumas-01622698

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01622698>

Submitted on 22 Jan 2018

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

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

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

LA PRESCRIPTION DE L'ACTION EN
DROIT
DES TRANSPORTS ;
Etude comparative entre le droit français et le droit
marocain

Par

Zineb TOUZANI

Sous la direction de M. Le professeur Alexis ALBARIAN

Année Universitaire 2016-2017

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

LA PRESCRIPTION DE L'ACTION EN DROIT
DES TRANSPORTS ;
Etude comparative entre le droit français et le droit
marocain

REMERCIEMENTS :

Je tiens à remercier avant tout mes parents qui m'ont permis de suivre un cursus universitaire en France et dont le soutien a été inconditionnel durant toutes ces années.

Je remercie également Monsieur Alexis ALBARIAN d'avoir accepté de diriger mon mémoire et pour son dévouement et son implication durant cette année ; ainsi que l'ensemble des intervenants du Master 2 droit des transports.

A maître Belouchi dont les conseils et les orientations en droit marocain m'ont été indispensables au cours de mes recherches.

Mes remerciements sont adressés également au secrétariat du pôle transport ; Marjorie Vial, Lia Silva, Marie-France Susini ainsi que Loïc Roulette pour leur présence et leur investissement durant toute cette année scolaire.

Une pensée pour mes camarades du CDMT avec lesquels j'ai pu partager d'excellents moments et qui ont rendu cette année mémorable.

SOMMAIRE:

INTRODUCTION :	7
PARTIE 1 : LA PRESCRIPTION EN DROIT INTERNE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES : UN CORP DE NORMES HYBRIDES	14
CHAPITRE 1 - Le régime interne des actions nées du transport de marchandises 15	
SECTION 1 : Champ légal réinvesti par la jurisprudence	15
SECTION 2 - Règles spécifiques à certaines actions.....	28
CHAPITRE 2 : Dérogation au principe de la courte prescription 41	
SECTION 1 : Prolongement légal	41
SECTION 2 : Aménagements conventionnels de la prescription.....	47
PARTIE 2 : LE RECADRAGE DE LA PRESCRIPTION PAR LE DROIT INTERNATIONAL	49
CHAPITRE 1 - Divergence quant au domaine et à la computation 51	
SECTION 1- Un domaine spécifique au regard de chaque type de convention	51
Section 2 : Des règles de computation particulières	60
CHAPITRE 2 - Le prolongement des délais : une convergence atténuée 64	
SECTION 1 - Absence de causes légales spécifiques en maritime et aérien	64
SECTION 2- Les exceptions à cette synergie.....	65
CONCLUSION :	68
BILIOGRAPHIE :	70

LISTE DES ABRÉVIATIONS

<i>Add.</i>	Ajoutez	Cass. Ass. plén.,	Cour de cassation réunie en Assemblée plénière
ADMO	Annuaire de droit maritime et océanique	Cass. com.,	Chambre commerciale de la Cour de cassation
Aff.	Affaire	Cass. Crim.,	Chambre criminelle de la Cour de cassation
Al.	Alinéa	Cass. mixte,	Chambres de la Cour de cassation réunies en chambre mixte
ARAF	Autorité de régulation des activités ferroviaires	Cass. soc.,	Chambre sociale de la Cour de cassation
Aut. conc.	Autorité de la concurrence (anciennement dénommée : Conseil de la concurrence)	CE	Conseil d'État
BTL	Bulletin des transports et de la logistique	Cour EDH [ou CEDH]	Cour européenne des droits de l'Homme
<i>Bull. civ.</i>	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation, chambres civiles (I, II, III), commerciale (IV) et sociale (V)	Conv. EDH	Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme
<i>Bull. crim.</i>	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation, chambre criminelle	Chron.	Chronique
Bull. transp.	Bulletin du ministère des transports	CJCE - CJUE	Cour de justice des communautés européennes ; désormais : Cour de justice de l'Union européenne
c/	Contre	Coll.	Collection
C.	Code	<i>Comm. com. électr.,</i>	Communication, commerce électronique (Juris-classeur)
C. ass.	Code des assurances	Comp.	Comparez
C. civ.	Code civil	Cons. conc.	Conseil de la concurrence
C. com.	Code de commerce	<i>Contrats, conc., consom.,</i>	Contrats, concurrence, consommation
C. cons.	Code de la consommation	D.	Recueil Dalloz
C. envir.	Code de l'environnement	Décr. (ou D.)	Décret
C. pén.	Code pénal	Dir.	Directive (ou direction)
C. route	Code de la route	DMF	Revue Droit Maritime Français
C. trav.	Code du travail	Dr.	Droit
CPC	Code de procédure civile	<i>Dr. & patr.</i>	Revue Droit et patrimoine
CPP	Code de procédure pénale	Ed.	Edition
C. ports mar.	Code des ports maritimes	Ex.	Exemple
C. transp.	Code des transports	Fasc.	Fascicule
C. trav. mar.	Code du travail maritime	<i>Gaz. Pal.</i>	Gazette du Palais
CA	Cour d'appel (formations judiciaires)	J.-Cl.	Juris-classeur
CAA	Cour d'appel administrative		
Cass. 1 ^{re} 2 ^{de} 3 ^{de} civ.,	Première, Deuxième, Troisième chambre de la Cour de cassation		

<i>JCP G, E, N</i>	Semaine juridique, édition Générale, Entreprise, Notariale	s. Som.	commercial Suivant(s) Sommaires
<i>Juris-data</i>	Juris-data	T. com.	Tribunal de commerce
L.	Loi	TGI	Tribunal de grande instance
<i>LGDJ</i>	Librairie générale de droit et de jurisprudence	TI	Tribunal d'instance
<i>Petites affiches</i>	Revue les Petites affiches	T. mar. com.	Tribunal maritime commercial
N°	Numéro	TUE	Traité sur l'Union européenne
Nepturus	Revue en ligne du CDMO		
<i>NCPC</i>	Nouveau Code de procédure civile		
Not.	Notamment		
Obs.	Observations		
Ord.	Ordonnance		
Ouvr.	Ouvrage		
p., pp.	Page, pages		
Préc.	Précité		
<i>PUAM</i>	Presses universitaires d'Aix-Marseille		
<i>PUF</i>	Presses universitaires de France		
Rapp.	Rapport		
Rappr.	Rapprocher		
<i>RLA</i>	Revue Responsabilité civile et assurances (Lexis-Nexis)		
<i>RDC</i>	Revue des contrats (Lexenso)		
RD transp. (ou Rev. dr. transp.)	Revue de droit des transports (éd. Lexis-Nexis)		
Rec.	Recueil		
Rép. civ.	Répertoire Dalloz de droit civil		
Rép. com.	Répertoire Dalloz de droit commercial		
Rev.	Revue		
Rev. Scapel	Revue de droit commercial maritime, aérien et des transports		
RDA (ou Rev. dr. sér.)	Revue de droit aérien		
RFD aérien	Revue française de droit aérien et spatial		
<i>RGAT</i>	Revue générale des assurances terrestres		
<i>RIDC</i>	Revue international de droit comparé		
<i>RJDA</i>	Revue de jurisprudence de droit des affaires		
<i>RTD civ.</i>	Revue trimestrielle de droit civil		
<i>RTD comm.</i>	Revue trimestrielle de droit commercial		

INTRODUCTION :

La prescription est l'une des institutions qui appréhendent l'effet du temps sur les droits subjectifs¹. Elle détermine, par ailleurs, les conditions auxquelles l'écoulement d'un délai permet soit d'acquérir la chose d'autrui, la prescription est alors acquisitive, soit d'éteindre le droit ou l'action d'autrui, la prescription est alors extinctive, et c'est cette dernière qui intéresse notre sujet.

Et comme l'écrit H. De Page², « au bout d'un certain temps, les débats les plus légitimes doivent être clos ». A défaut d'avoir agi dans un temps déterminé, le créancier se verra refuser l'accès au prétoire et ceci, à fin de consolider la situation de fait résultant de son inaction prolongée³.

On peut définir la prescription extinctive en la distinguant à la fois de la prescription acquisitive et de la forclusion.

En effet, la prescription acquisitive est le plus souvent présentée comme née avant la prescription extinctive. La prescription quant à elle n'est pas un mode d'acquisition de la propriété⁴. Par ailleurs, elle n'a pas le même domaine d'application puisqu'elle a vocation à s'appliquer à toutes sortes de droits. De plus, la prescription acquisitive permet une action en justice pour revendiquer le droit alors que la prescription extinctive ne permet qu'une exception.

Distinguée de la prescription acquisitive, la prescription extinctive l'est également de la forclusion même si la distinction entre les deux régimes s'avère délicate. Leur critère de distinction repose sur leur régime juridique puisque les délais de forclusion sont ceux qui sont soumis à un régime strict avec obligation pour le juge de les relever d'office et impossibilité de suspension⁵.

Une fois la prescription extinctive distinguée de la prescription acquisitive et de la forclusion, il s'avère judicieux de s'interroger sur ce qu'elle est intrinsèquement et de son intérêt.

¹ Malaurie, « L'homme, le temps et le droit », in *La prescription civile, Études en l'honneur de Philippe Malinvaud*, 2007, Litec, p. 393

² H. De Page, R. Dekkers, *Traité élémentaire de droit civil belge*, Tome VII, Volume II, Bruxelles, Bruylant, 1943, p.1163

³ C. Eyben, « Quels délais pour la prescription ? » in P. Jourdain et P. Wéry, *La prescription extinctive, étude de droit comparé*, Bruylant, Bruxelles, 2010, p. 3

⁴ M. Bruschi, *La prescription en droit de la responsabilité civile*, préface A. Sériaux, Economica, 1997, spéc. n° 3, p. 6

⁵ S. Amrani Mekki, « Liberté, simplicité, efficacité, la nouvelle devise de la prescription », *La Semaine Juridique*, Edition Générale n° 27, 2 Juillet 2008, I 160, n° 9

Il s'ensuit que d'importants conflits d'intérêts animent le droit de la prescription et orientent le droit positif. Trois types d'intérêts s'opposent, celui du demandeur, qui doit pouvoir obtenir en justice la sanction de son droit ; celui du défendeur qui ne peut vivre indéfiniment avec la menace qu'une action en justice soit exercée contre lui ; enfin, l'intérêt général qui passe par la sécurité juridique.

La prescription est en générale définie comme le mode d'extinction de l'action en justice résultant du non-exercice de celle-ci avant l'expiration du délai fixé par la loi⁶. En procédure civile il s'agit de la cause d'extinction du droit d'agir en justice qui rend irrecevable la demande formée après l'expiration du délai d'action et qui constitue une fin de non-recevoir.

La prescription a un champ d'application large mais il conviendra ici de s'intéresser uniquement à la prescription civile⁷ ; c'est-à-dire celle qui désigne la prescription du droit de l'action.

Au sein de la prescription civile, c'est la prescription extinctive et non acquisitive qui nous intéresse.

Au Maroc, la prescription de droit commun est la prescription de 15 ans⁸. Elle est applicable à toutes les obligations pour lesquelles une prescription plus brève n'a pas été instituée par un texte.

Il existe également des prescriptions générales⁹, qui sont partout applicables dans une catégorie donnée, sauf texte particulier y dérogeant. C'est le cas par exemple de la prescription quinquennale qui fonctionne comme prescription générale pour toutes les obligations nées entre commerçants ou même entre commerçants et non-commerçants à l'occasion du commerce¹⁰.

Enfin, on trouve des prescriptions particulières¹¹, qui ne sont applicables que là où un texte particulier les prévoit et seulement dans les limites de ce texte, c'est le cas de la prescription de certaines actions auxquelles peut donner lieu le contrat de transport.

⁶G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant, PUF, 4^e éd., 2003, V° Prescription

⁷ G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, *op.cit.*, Prescription civile

⁸ Article 375 du D.O.C (il s'agit du code des obligations et des contrats au Maroc)

⁹ J. Carbonnier, *op.cit.*

¹⁰ L'Article 5 du Code de Commerce marocain dispose que « les obligations nées, à l'occasion de leur commerce, entre commerçants, ou entre commerçants et non commerçants, se prescrivent par cinq ans, sauf dispositions spéciales contraires »

¹¹ J. Carbonnier, *op.cit.*

En France, la prescription en matière civile a connu une réforme à travers l'adoption de la loi n°2008-561 du 17 juin 2008 entrée en vigueur le 19 juin 2008. Cette réforme procède à un remaniement profond des règles relatives à la prescription civile, surtout de celles qui concernent la prescription extinctive.

Parmi les transformations les plus emblématiques à cet égard, figurent, notamment, la réduction du délai de droit commun à cinq ans et son extension à certaines prescriptions spéciales, naguère plus longues, la fixation d'un point de départ « glissant »¹², la création de nouvelles causes de suspension, la suppression des prescriptions présumptives¹³ du code civil, la création d'un délai butoir¹⁴, la promotion de la liberté contractuelle, ou encore l'apparente dissociation des prescriptions extinctive et acquisitive.

Il est vrai que la loi nouvelle qui réduit le délai de droit commun en matière commerciale de dix à cinq ans, laisse subsister les délais prévus par des textes spéciaux dont ceux prévus en matière routière, aérienne ou encore maritime. D'où la tentation de laisser le droit des transports, en tout cas ses dispositions spéciales, en dehors de la réforme. Il reste cependant que les nouveaux articles du Code civil modernisent assez profondément le fonctionnement même de la prescription¹⁵.

Le Droit des transports est défini de manière générale comme la branche du droit s'intéressant au déplacement des choses ou des personnes, ce déplacement s'opérant grâce à un engin mobile. Le droit des transports détermine alors les mécanismes juridiques qui assurent et organisent les transports et en freine les conséquences.

L'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat de transport de marchandises est susceptible de donner lieu à des actions en justice ayant des objets très variés. Il s'agira notamment d'actions en responsabilité dirigées contre le transporteur visant à indemniser les dommages découlant d'une perte ou d'une avarie causée

¹² Le point de départ de la prescription de droit commun est fixé à l'article 2224 du code civil qui dispose que : « le jour où le titulaire du droit a connu ou aurait dû connaître les faits lui permettant de l'exercer ». La réforme française s'est inspirée de la solution retenue par les principes Unidroit (art. 10.2, al. 1). Dans cette vision des choses, le dies a quo clôt la période de latence qui sépare la naissance du droit d'agir de la connaissance réelle ou présumée du droit par son titulaire, autrement dit le délai de prescription ne court pas immédiatement à la naissance du droit. Ce qui détermine le point de départ n'est pas la naissance du droit mais sa connaissance par le créancier, c'est-à-dire un élément subjectif.

¹³ Prescriptions en général de courte durée, fondées sur l'idée que, dans certaines situations spécifiques, il est vraisemblable que le créancier a été payé par son débiteur

¹⁴ Le délai butoir : également qualifié de « délai de prescription absolu ». Délai, qui ne peut en général faire l'objet d'aucune mesure de suspension ou d'interruption, au-delà duquel aucune action tendant à la reconnaissance d'un droit ne peut plus être engagée

¹⁵ P. Delebecque, « La loi du 17 juin 2008 concerne-t-elle vraiment le monde des transports ? », RDT n°10, oct. 2008, repère 9.

aux marchandises, ou encore à réparer les dommages résultant d'un retard à la livraison. L'action en paiement du prix du transport trouve également son origine dans une obligation inexécutée née du contrat de transport. Ces actions sont, par principe, soumises au droit commun des actions en justice. Néanmoins, elles sont assorties d'un certain nombre de règles spécifiques destinées à prendre en compte les particularités que présente le contrat de transport de marchandises.

D'abord, le droit d'agir en justice sur le fondement du contrat de transport contre l'une des parties à cette convention est naturellement réservé aux personnes qui sont elles-mêmes parties à ce contrat. Cette affirmation prend un sens particulier compte tenu de la vocation au tripartisme de cette convention. Contrat comptant le plus souvent trois personnages, l'expéditeur, le transporteur et le destinataire, le contrat de transport peut également accueillir un commissionnaire¹⁶.

Ainsi, le nombre de personnes qui sont autorisées à agir en justice ou qui pourront être actionnées sur le fondement du contrat de transport est plus important que d'ordinaire. Les actions en justice nées du contrat de transport présentent beaucoup plus d'originalité lorsque l'on aborde leur régime, notamment en raison de leur soumission à une courte prescription.

Cette courte prescription puise dans plusieurs sources, il y a d'abord les sources classiques telles que le droit commun des transports lequel est constitué par le DOC¹⁷ et le code de commerce ; et aussi le droit spécial des transports tel qu'issu de lois particulières qui s'appliquent à un type de transport déterminé. Ces sources classiques sont conjuguées à des sources internationales procédant des différentes conventions internationales ratifiées par le Maroc.

Pour ce qui est du droit commun des transports, le DOC consacre les articles 371 à 392, faisant l'objet du chapitre VII du titre sixième concernant l'extinction des obligations, à la prescription.

Ainsi, l'article 371 du DOC dispose que : « la prescription pendant le laps de temps fixé par la loi éteint l'action naissant de l'obligation ». Et l'article 387 du même code dispose que : « toutes les actions naissant d'une obligation sont prescrites par quinze ans, sauf les exceptions ci-après et celles qui sont déterminées par la loi dans les cas particuliers ».

¹⁶ F. Petit, « Transport routier, Contrat de transport de marchandises, Formation et preuve », Jurisclasseur transport, Fasc. 735, n° 40, spéc. n° 43

¹⁷ l'abréviation D.O.C fait référence au Dahir formant code des obligations et des contrats au Maroc du 12 septembre 1913

Le principe de droit commun est donc la prescription de quinze ans. Sauf qu'il est consenti que ce principe puisse souffrir d'exceptions. En effet, l'article suivant prévoit un bon nombre d'exceptions en admettant des délais de prescription plus courts allant de cinq ans à une année.

La prescription quinquennale est d'abord admise par l'article 388 al.1 du DOC. Ce dernier dispose que : « se prescrit par cinq ans, l'action des marchands, fournisseurs, fabricant, à raison des fournitures par eux faites, pour les besoins de leur profession, à d'autres marchands, fournisseurs ou fabricants ». Le délai de prescription de quinze ans étant considéré par la loi comme étant trop long et donc incompatible avec l'exigence de célérité et de rapidité qui transcende les relations commerciales.

Cette prescription commerciale de cinq ans est reprise par l'article 5 du Code de Commerce. La particularité de ce dernier texte par rapport à la règle énoncée par ledit article 388 al.1 du DOC et que la prescription quinquennale est étendue aux actes dits mixtes. En effet, cette prescription s'applique aux obligations nées à l'occasion du commerce de deux parties commerçantes mais également lorsque l'une d'elles seulement est commerçante. Pour les actes mixtes, la doctrine considère qu'il n'y a pas lieu de considérer que la prescription commerciale s'applique uniquement lorsque le commerçant est débiteur mais plutôt qu'il n'y a pas à faire de distinction suivant que le commerçant est débiteur ou créancier¹⁸.

Le transport étant une activité commerciale en vertu de l'article 6 du code de commerce¹⁹, Il est des actions qui sont soumises à la prescription commerciale de 5 ans²⁰. En fait, la prescription commerciale ne constitue une dérogation au droit commun qu'en termes de durée.

Par ailleurs, la prescription quinquennale est elle-même sujette à des exceptions. C'est ce qui est expressément autorisé par l'article 5 du Code de Commerce lorsqu'il admet l'existence de dispositions contraires.

En droit des transports marocain, la première dérogation provient de l'article 389-4 du DOC qui affecte une prescription d'une année de 365 jours pour les actions pour avaries, pertes ou retards et toutes les autres actions auxquelles peut donner lieu le contrat de transport, tant contre le voiturier ou le commissionnaire

¹⁹ L'article 6 du code de commerce dispose que la qualité de commerçant s'acquiert par l'exercice habituel ou professionnel des activités suivantes dont le transport »

²⁰ Il s'agit, comme nous aurons l'occasion de l'évoquer, des actions qui échappent à la courte prescription (annale en routier et maritime et biennal en aérien).

que contre l'expéditeur ou le destinataire.

Cela étant rappelé à propos du droit commun des transports, l'autre source classique du droit des transports étant le droit spécial des transports à travers notamment le DCCM et le décret de 1962 sur l'aéronautique civile.

Ainsi, en transport maritime, le DCCM à travers son article 263 dispose que toutes actions dérivant du contrat d'affrètement sont prescrites par un an à compter de l'arrivée de la marchandise au port de destination et, en cas de non-arrivée, de la date à laquelle elle aurait dû normalement y parvenir.

En transport aérien, le décret de 1962 sur l'aéronautique civile, dans son article 220 b, attribue une prescription de deux ans pour les actions en responsabilité pour dommages causés aux personnes, bagages et fret transportés.

S'agissant des sources internationales, référence est faite à la prescription édictée par les différentes conventions internationales relatives au transport international de marchandise. Ainsi, En transport routier, on se base sur la convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR²¹ ; en transport maritime, on se réfère selon les cas soit à la convention de Bruxelles du 25 août 1924, ou ses Protocoles de 1968 et 1979 nommés règles de La Haye-Visby²², soit à la convention des Nations Unies du 31 mars 1978, dite règles de Hambourg²³ ; en transport aérien, c'est la convention de Montréal du 28 mai 1999²⁴ qui est la référence, laquelle s'est normalement substituée à la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et à ses différents protocoles.

Ce sujet revêt à la fois un intérêt théorique que pratique ; l'intérêt théorique réside dans l'omniprésence de la prescription dans la plupart des contentieux relatifs au transport, même si cette dernière est souvent tenue pour mineure et reléguée dans les fins de manuels ou d'études. Pourtant le sujet est immense.

Quant à l'intérêt pratique, vu l'envergure de la prescription des actions nées du

²¹ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route en date du 19 mai 1956 (CMR). Le Maroc y a adhéré le 23 février 1995.

²² Les règles de La Haye-Visby s'appliquent au connaissement relatif à un transport maritime international si le BL est émis dans un Etat contractant, ou le transport a lieu au départ d'un port dans un Etat contractant, ou le BL comporte une clause paramount. La France est partie aux règles de La Haye – Visby.

²³ Les règles de Hambourg 1978, soumettent à leurs dispositions tout transport maritime à destination d'un Etat partie dès lors que le contrat est constaté dans un connaissement ou tout autre document tel qu'un "sea way bill" ou un "data freight receipt". Elles s'appliquent aussi, si le port de chargement ou celui de déchargement est dans un Etat contractant ou si le BL renvoie à la convention.

²⁴ Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, dite convention de Montréal à laquelle le Maroc a adhéré de 15/04/10, elle a pris effet au Maroc le 14/06/10

contrat de transport de marchandises, cette dernière constitue pour l'avocat à la fois un piège à éviter qu'une aubaine à saisir, il est donc primordial de connaître avec précision ses contours et ses effets à fin de pouvoir l'imposer au moment propice dans un procès.

Cela étant, une question demeure posée : Dans quelle mesure la prescription en droit des transports est-elle encadrée ?

Pour répondre à cette problématique, la première partie portera sur la prescription en droit interne de transport de marchandise : Un corps de normes hybrides (partie I), avant de mettre l'accent dans une deuxième partie sur le recadrage de la prescription par le droit international et la juxtaposition des divers modes de transport (partie II).

PARTIE 1: LA PRESCRIPTION EN DROIT INTERNE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES : UN CORP DE NORMES HYBRIDES

Par principe, les actions fondées sur le contrat de transport de marchandises obéissent aux règles de droit commun. Cependant, différentes législations ont estimées nécessaire de ménager certaines règles particulières pour réglementer ces actions. Tel a été le cas du législateur marocain et français.

Le législateur choisit d'écarter la prescription quinquennale de droit commun²⁵ et retient un système plus sévère pour les parties.

Il s'agit, selon la doctrine²⁶, d'une contrepartie au lourd régime de responsabilité qui pèse sur le transporteur. Cela permet d'éviter par exemple que le voiturier soit exposé à des réclamations tardives et d'éviter les procès portants sur des faits trop anciens ce qui rendrait difficile l'établissement de la preuve.

Ces articles ne se focalisent pas uniquement sur le voiturier mais évoquent de manière expresse ou tacite tous les intervenants dans le contrat de transport à qui profiteraient cette courte prescription. Il convient de préciser que cette dérogation au droit commun ne porte que sur la durée, les autres règles de droit commun demeurent applicables²⁷.

Ainsi, en vertu de l'article 389-4 du D.O.C., l'exercice de ces actions se trouve en principe enfermé dans un délai de prescription annale. Mais cette règle n'est pas la seule adaptation mise en place. D'autres règles viennent spécifiquement régir les actions en réparation d'une avarie ou d'une perte partielle en soumettant leur exercice à l'accomplissement d'une formalité, véritable fin de non-recevoir.

Enfin, les actions récursoires obéissent à un régime spécifique reposant sur un délai très court de prescription d'un mois en routier et de trois mois en maritime.

²⁵ F. Petit, Juris-Classeur Transport, « Transport routier interne, Contrat de transport de marchandises, Actions en justice », Fasc. N° 750, n°36

²⁶ F. Petit, op.cit., n° 37

²⁷ A titre d'exemple, le principe de l'article 372 du DOC, tout comme l'article 2247 du code civil signifiant que la prescription n'est pas d'ordre public et que c'est à celui qui y a intérêt de l'invoquer demeure applicable.

Il existe ainsi une réglementation propre à certaines actions nées du contrat de transport²⁸.

Ceci étant, bien que les législateurs aient adopté des délais courts concernant le régime interne des actions nées du transport de marchandise (Chapitre I), ils ont tout de même institué des exceptions en dérogeant à ce principe de courte prescription (Chapitre II).

CHAPITRE 1 - Le régime interne des actions nées du transport de marchandises

L'objet de cette étude étant d'exposer la prescription dans les trois modes de transport²⁹ en droit marocain et français.

Il convient de préciser aussi qu'en raison de la prédominance du transport routier dans le transport interne de marchandise, l'attention sera particulièrement focalisée sur ce mode durant le développement de ce chapitre, sans omettre d'apporter des éclaircissements concernant les autres modes de transport.

Ainsi, il apparaît utile de parcourir le champ d'application légal de la prescription (section 1) avant de mettre l'accent sur les règles spécifiques à certaines actions (section2)

SECTION 1 : Champ légal réinvesti par la jurisprudence

La prescription étant un mode d'extinction d'un droit résultant de l'inaction de son titulaire pendant un certain laps de temps, elle fait présumer de la libération du débiteur³⁰ et par conséquent de la perte du droit du créancier de poursuivre ce débiteur.

La prescription édictée tantôt par le législateur marocain tantôt par le législateur français se rejoignent sur plusieurs points ; leurs formulations très générales permettent de dire que cette prescription s'applique aux actions dirigées contre le voiturier, le commissionnaire de transport, l'expéditeur ou le destinataire, à condition qu'elles soient fondées sur le contrat de transport ou sur des faits se rattachant accessoirement à l'exécution de ce contrat.

²⁸ F.Petit, Juris-classeur Transport, Op.cit n°36

²⁹ à savoir routier, maritime et aérien

³⁰ <http://www.dictionnaire-juridique.com/definition/prescription.php>

II. Un champ d'application élargi en droit marocain

L'article 389 du DOC prévoit une prescription annale pour « les actions pour avaries, pertes ou retards et toutes les autres actions auxquelles peut donner lieu le contrat de transport, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire à l'occasion du contrat de transport ».

L'article L133-6 du code de commerce quant à lui utilise une formule dans des termes presque identiques les propos du précédent article à une différence près concernant les cas de fraude ou d'infidélité.

Ces deux textes traitent de manière globale le voiturier et s'appliquent au transport routier de marchandises. Néanmoins il existe des textes spécifiques au transport maritime et aérien.

En effet, pour le transport maritime interne au Maroc, le texte de référence est l'article 263 du DCCM³¹ qui prévoit une prescription annale pour les actions dérivant du contrat d'affrètement³².

Le code des transports quant à lui prévoit dans son article L5422-18³³ un délai de prescription de l'action en responsabilité pour pertes et dommages envers le transporteur maritime de marchandises d'un an, quel que soit son fondement, et il est possible aux parties de prolonger ce délai.

De ce fait, on peut constater que le code des transports est plus restreint puisqu'il prévoit une prescription annale concernant seulement l'action contre le transporteur maritime alors que le DCCM englobe toutes les actions dérivant du contrat d'affrètement.

Concernant le transport aérien, au Maroc, le texte de référence pour le transport interne de marchandise est l'article 20 du décret du 10 juillet 1962 portant réglementation de l'aéronautique civile.

³¹ DCCM : Dahir portant code de commerce maritime de 1919

³² article 263 DCCM : « toutes les actions dérivant du contrat d'affrètement sont prescrites par un an à compter de l'arrivée de la marchandise au port de destination et, en cas de non arrivée, de la date à laquelle elle aurait dû normalement parvenir ».

³³ L'article L5422-18 al 1^{er} du code des transports dispose : « l'action contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrit par un an. Ce délai peut être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. »

Ce texte prévoit que les actions en responsabilité se prescrivent par deux ans³⁴.

En France, bien que le code des transports renvoi dans un premier temps aux dispositions de l'article L133-6 du code de commerce ; l'article L6422-5 du code des transports³⁵ édicte une prescription spéciale de deux ans, l'emportant sur les prescriptions générales de l'article L133-6.

B. Actions soumises à la courte prescription

Pour le transport routier, la prescription annale s'applique aux actions dirigées contre le voiturier, le commissionnaire de transport, l'expéditeur ou le destinataire, à condition qu'elles soient fondées sur le contrat de transport ou sur des faits se rattachant accessoirement à l'exécution de ce contrat.

Dès lors que la faute reprochée au transporteur a été commise dans l'exécution du contrat de transport, il ne peut être fait appel à la responsabilité délictuelle pour écarter l'application de l'article 389 du DOC marocain ou de l'article L133-6 du code de commerce français.

De la même façon, d'après la Cour d'appel d'Aix en Provence³⁶, le transporteur prescrit vis-à-vis de l'entreprise destinataire ne peut pas chercher à se rétablir en exerçant une action délictuelle contre le préposé de cette entreprise qui a endommagé son véhicule au déchargement.

1. Actions pour avarie, pertes ou retard

Seront prescrites par l'écoulement d'un délai d'une année les actions en responsabilité pour avarie, pertes ou retard, intentées par l'expéditeur, le destinataire, ou encore le commissionnaire contre le transporteur³⁷.

A contrario, la Cour d'appel de commerce de Casa³⁸, a rejeté le moyen tiré de la prescription, au motif que l'action, en l'espèce, ne concernait pas l'avarie, la perte

³⁴ Article 220 du décret du 10 juillet 1962 portant réglementation de l'aéronautique : « se prescrivent par deux ans : ... les actions en responsabilité pour dommages causés aux personnes, bagages et fret transportés ».

³⁵ L'article L.64225 du code des transports, créé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, art. (V) dispose : « L'action en responsabilité contre le transporteur est intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination du jour où l'aéronef aurait dû arriver ou de l'arrêt du transport. L'action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions prévues par le présent chapitre. »

³⁶ CA Aix-en-Provence 25 février 1981, Arrêt, BT 1981, P.421

³⁷ C'est ce qui découle des articles 389 du D.O.C marocain et L. 133-6 du code de commerce français

³⁸ CA com. Casa, 12 janv. 2004, arrêt, n° 245/2004, Doss. n° 10893/2001/6, inédit

ou le retard dans la réception de la marchandise objet du contrat de transport pour être soumise aux dispositions de l'article 389 du DOC. Mais l'action a été intentée plutôt pour défaut d'information de l'arrivée de la marchandise objet du litige.

De même, d'après la Cour d'appel d'Aix-en-Provence³⁹, la prescription annale frappe également les actions en réparation d'avaries survenues au cours d'un entreposage dès lors que cette opération est en annexe au transport parce qu'elle en est le préalable nécessaire ou la suite indispensable.

Seront également soumises, d'après la jurisprudence, à la prescription annale, l'action directe intentée par l'expéditeur ou le destinataire contre l'assureur du transporteur⁴⁰, l'action fondée sur le défaut d'avis de souffrance⁴¹, ou encore à l'action en réparation des dégâts occasionnés par le véhicule du transporteur aux installations du client⁴².

2. Action en paiement des frais liés au transport

La prescription annale s'applique également aux actions tendant au paiement du prix du transport. Ces actions seront la plupart du temps intentées par le transporteur ou le commissionnaire de transport soit contre l'expéditeur soit contre le destinataire soit contre un autre voiturier.

Ainsi, l'action directe en paiement du prix du transport de l'article L132-8 du code de commerce⁴³ se prescrit par l'écoulement d'un délai d'un an⁴⁴.

La prescription annale s'applique également à l'action en remboursement des frais de stockage liés au contrat principal de transport⁴⁵. En revanche, l'action en répétition de l'indu⁴⁶ semble échapper à la rigueur du délai de l'article L. 133-6 du Code de commerce, c'est d'ailleurs ce qui a été décidé par la cour d'appel d'Aix

³⁹ CA Aix-en-Provence, 28 oct. 1980, arrêt, Rev. Scapel 1981, p.44

⁴⁰ C. Cass., Ch. Com., 15 févr. 2005, arrêt, n° 03-19045.

⁴¹ L'obligation pesant sur le voiturier d'aviser l'expéditeur d'un empêchement à la livraison découle du contrat de transport et non d'un mandat distinct. F.Petit, op.cit,n°41

⁴² C. Cass., Ch. Com., 19 mars 1985, arrêt, BT 1985, p. 314

⁴³ L'article L.132-8 du Code de commerce français prévoit que le « voiturier a (...) une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix du transport. Toute clause contraire est réputée non écrite ».

⁴⁴ C. Cass., Ch. Com., 27 mars 2007, arrêt, n° 05-21326, JurisData n° 2007-038258, note O. Staes, BTL 2007, p. 259
CA Poitiers, 4 nov. 2008, arrêt, JurisData n° 2008-007967, n° 664

⁴⁵ CA Rouen, 10 mai 2007, arrêt, n° 06/01825, JurisData n° 2007-343356, RDT. 2007, note I. Bon-Garcin

⁴⁶ L'action en répétition de l'indu est une action en justice rendue possible à toute personne ayant effectué un paiement sans légitimement avoir eu à effectuer celui-ci, dans le but de se faire rembourser.

en Provence en juin 2006⁴⁷.

3. Livraison contre remboursement

En principe, en cas de stipulation d'une livraison contre remboursement, le transporteur accepte un mandat accessoire au contrat de transport de se faire remettre concomitamment à la livraison une somme grevant la marchandise⁴⁸.

De plus, Les actions intentées par le donneur d'ordre contre le transporteur soit en raison du non-encaissement à la livraison des sommes prévues soit en réparation d'un dommage résultant d'une négligence postérieure à la livraison sont soumises à la prescription annale⁴⁹. D'ailleurs en France, la soumission à la prescription annale de ces actions est prévue par les contrats types même s'ils ne se réfèrent pas directement à l'article L. 133-6 du Code de commerce⁵⁰.

4. Actions relatives à l'accomplissement des formalités en douane

La prescription annale s'applique lorsqu'un transporteur ou un commissionnaire de transport s'est engagé à la fois à déplacer la marchandise et à procéder à son dédouanement au passage à la frontière dans le cadre et en accessoire de l'opération de transport.

Cependant, la question s'est posée de savoir si la prescription annale s'appliquait aux actions en justice nées de ces opérations de dédouanement.

Si on considère que l'accomplissement des formalités douanières n'est qu'une modalité de l'opération principale de transport, dans laquelle elle s'intègre, la prescription annale s'appliquera.

A contrario, si ces formalités font l'objet d'un contrat de mandat distinct, il y'a lieu d'appliquer les règles de prescription de droit commun aux actions dérivant de cette opération et de réserver l'application annale aux actions nées de l'opération de transport proprement dite.

Ainsi, la Cour d'appel de Rouen⁵¹ a pu affirmer qu'une entreprise de commission « bien qu'ayant accompli des formalités de douanes, a agi dans le cadre de sa

⁴⁷ CA Aix-en Provence, 19 juin 2006, arrêt, n° 05/24171 ; JurisData n° 2006-311860, BTL 2006, p. 788

⁴⁸ Contrat type général, art. 2.10

⁴⁹ C. Cass., Ch. com., 10 oct. 1995, arrêt, n° 93-17339

⁵⁰ Selon l'article 19, alinéa 5 du Contrat type général : « La prescription des actions relatives à la livraison contre remboursement est d'un an à compter de la date de la livraison »

⁵¹ CA Rouen, 15 mars 2007, arrêt, n° 06/01695, JurisData n° 2007-330437, Rev. dr. transp. 2007, comm. 151, note I. Bon-Garcin

fonction principale de commissionnaire au transport, de sorte que les activités accessoires qu'elle a pu réaliser ne peuvent être détachées de sa fonction principale de commissionnaire au transport ». Il a donc été jugé dans cette affaire que les opérations douanières étaient indissociables du contrat de commission et que, par conséquent, elles devaient être soumises à la prescription annale.

5. Autres actions

Vu la diversité des actions nées du contrat de transport, la jurisprudence française a pu dégager d'autres actions soumises à cette courte prescription, parmi lesquelles, on note⁵² ;

L'action du commissionnaire contre son client, quelle que soit la nature du transport, ainsi que contre le transporteur dans la mesure où il s'agit soit d'une action principale après indemnisation de l'ayant droit, soit d'une action à caractère personnel, par exemple en réparation du préjudice résultant de la perte du client à la suite de la mauvaise exécution du transport⁵³; de même pour les actions relatives aux frais de transport, qu'elles émanent du transporteur, du commissionnaire⁵⁴, de l'expéditeur ou du destinataire.

Il en va de même pour l'action fondée sur un défaut d'avis de souffrance, puisque selon la Cour d'appel de Paris⁵⁵, l'obligation pour le voiturier d'aviser des empêchements à la livraison découlent du contrat de transport, et non d'un mandat distinct. C'est le cas aussi, concernant l'action d'un commissionnaire réceptionnaire contre le transporteur en remboursement d'une amende infligée par la douane à la suite d'une erreur de livraison, une marchandise non dédouanée ayant été remise directement à son destinataire final⁵⁶.

D'autres actions sont soumises aux courtes prescriptions telles que l'action contre le transporteur, à la suite de dommages au matériel transporté, diligentée par un locataire-expéditeur lui-même assigné par son loueur et le crédit-bailleur du matériel. Selon la cour d'appel de Versailles⁵⁷, il s'agit bien là, en effet, d'une action intentée sur le fondement du contrat de transport et non d'une simple

⁵² Lamy Transport, « Le contrat de transport de marchandises (le droit français), Contentieux du contrat de transport, Prescription, Champ d'application », Tome 1, ed 2016

⁵³ C. Cass., Ch. com., 22 avr. 1997, arrêt, n° 94-15.241, Bull. civ. IV, n° 106

⁵⁴ C. Cass., Ch. com., 17 nov. 1992, arrêt, n° 91-12.564, BTL 1992, p. 785

C. Cass., Ch. com., 27 mars 2007, arrêt, n° 05-21.326, BTL 2007, p. 259

CA Paris, 5^e ch. A, 19 janv. 2005, arrêt, n° 03/01432, BTL 2005, p. 147

CA Orléans, ch.com., éco. et fin., 18 nov. 2004, arrêt, n° 03/03103, BTL 2004, p. 787

CA Rennes, 2^e ch. com., 9 août 2011, arrêt, n° 10/08969, Lamyline

⁵⁵ CA Paris, 22 avr. 1992, arrêt, BTL 1992, p. 653

⁵⁶ CA Paris, 28 mars 1989, arrêt, n° 88/5601, BT 1990, p. 103

⁵⁷ CA Versailles, 12^e ch. 1, 22 févr. 2007, arrêt, n° 06/00203, BTL 2007, p. 236

action récursoire fondée sur le contrat de crédit-bail. Aussi, l'action contre le transporteur dont le préposé a dérobé la marchandise, selon la cour d'appel de Lyon⁵⁸, l'action ne peut être ici fondée sur l'article 1242-5 du Code civil⁵⁹.

Ces précisions ayant été apportées concernant les actions soumises à la courte prescription, qu'en est-il lorsque la partie assignée, non seulement résiste, mais contre-attaque en formant elle-même une demande contre son adversaire et donc une demande reconventionnelle.

B. Demande reconventionnelles

Les demandes reconventionnelles sont très fréquentes en matière de transport. Traduisant une véritable action en justice, la demande reconventionnelle est soumise à la prescription annale⁶⁰.

Il s'agit notamment des demandes en indemnité pour perte, avarie ou retard formées par l'expéditeur ou le destinataire alors qu'il est lui-même assigné par le voiturier en paiement des frais de transport⁶¹.

Il pourra s'agir à l'inverse d'une demande en paiement du port formulée par un transporteur qui est assigné par son client en réparation d'une perte ou d'une avarie ou bien d'une demande en condamnation pour défaut de déclaration de la valeur de la chose transportée, formée par le transporteur contre le commissionnaire qui l'a assigné pour perte d'une partie de la marchandise⁶², ou encore d'une demande de paiement de frais de stockage faite par un transporteur assigné en remboursement de frais de transport⁶³.

Elle ne doit cependant pas être confondue avec une défense au fond⁶⁴ ni avec une action récursoire. Les plaideurs qui désirent faire une demande reconventionnelle doivent de ce fait veiller à la formuler dans le respect du délai

⁵⁸ CA Lyon, ch. civ. A, 2 févr. 2010, arrêt, n° 09/01179, BTL 2010, p. 111

⁵⁹ L'article 1242 du code civil, tel que modifié par l'article 8 de la [Loi n°2002-305 du 4 mars 2002](#), dispose : « On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde... Cette disposition ne s'applique pas aux rapports entre ... Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés... »

⁶⁰ C.Cass. Ch.com., 26 sept. 2006, arrêt, Bull. civ. 2006, IV, n°192; Rev.dr.trp.2007, comm. 54, note O. Staes.

CA Paris, 10 déc. 2009, arrêt, n° 07/01658, JurisData n° 2009-016627

CA Chambéry, 4 mars 2008, arrêt, n° 06/02617, Rev. dr. transp. 2008, comm. n° 259, note O. Staes

⁶¹ CA Orléans, 18 janv. 2007, arrêt, n° 06/00570, JurisData n° 2007-334944

⁶² C.Cass. Ch.com., 19 févr. 2008, arrêt, JurisData n° 2008-042836 ; Bull. civ. 2008, IV, n° 41, Rev. dr. transp. 2008, comm. 132, note O. Staes

⁶³ CA Rouen, 10 mai 2007, arrêt, n° 06/01825, Rev. dr. transp. 2008, comm. 6, obs. O. Staes

⁶⁴ C.Cass. Ch.com., 26 mai 1998, arrêt, Bull. civ. 1998, IV, n° 172

imposé par l'article L. 133-6 alinéa 1er.⁶⁵

Toutefois, il peut apparaître dangereux pour l'expéditeur ou le destinataire d'attendre la demande en paiement des frais de transport pour réclamer reconventionnellement une indemnité pour perte ou avarie. En effet, si la demande en paiement est faite à la limite de la prescription annale, la demande reconventionnelle risque d'être prescrite⁶⁶. Les parties doivent donc, en matière de transport, veiller à introduire leur éventuelle demande reconventionnelle dans le délai d'un an à compter de la livraison, ce qui implique une réaction immédiate si l'adversaire attend lui-même le dernier moment pour former sa demande principale.

Cette mise au point ayant été apportée sur le champ d'application de la prescription en transport de marchandises, se pose désormais la question des points de départ et d'expiration des délais.

II. La computation

En règle générale, la prescription commence à courir dès que le créancier a acquis son droit et peut de ce fait en disposer.

C'est ce que le législateur marocain a institué dans le premier alinéa de l'article 380 du D.O.C. en disposant que « la prescription ne court contre les droits que du jour où ils sont acquis »⁶⁷, position adoptée par la cour d'appel de commerce de Fès⁶⁸ concernant la prescription des intérêts légaux.

Après avoir posé cette règle générale, le législateur en a aménagé plusieurs applications, parmi lesquelles: « la prescription n'a pas lieu en ce qui concerne les droits conditionnels jusqu'à ce que la condition arrive »⁶⁹ ; ici il faut faire la distinction entre une condition suspensive et une condition extinctive ; car le droit qui dépend de la condition suspensive n'est exigible que lorsque cette condition se réalise, or cette dernière peut se réaliser comme elle peut ne pas se réaliser.

⁶⁵ F. Petit, *op.cit.*, n° 44

⁶⁶ CA Rouen, 8 nov. 1984, arrêt, JurisData n° 1984-600229, BT 1985, p. 113

⁶⁷ L'ancienne version de l'article 2257 du code civil disposait : « La prescription ne court point : A l'égard d'une créance qui dépend d'une condition, jusqu'à ce que la condition arrive... ». Cependant, cet article concernait spécifiquement la possession, puisqu'il apparaissait dans le livre 3 qui traitait des différentes manières dont on acquiert la possession, d'ailleurs le dit article a été modifié par l'article 2 de la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile, et dispose désormais « Quand on a commencé à posséder pour autrui, on est toujours présumé posséder au même titre, s'il n'y a preuve du contraire. »

⁶⁸ CA Com. Fès, 21 Fév. 2002, arrêt, n° 235, Doss. n° 1297/2001, inédit

⁶⁹ Alinéa de l'article 380 du D.O.C.

Quant au droit qui dépend de la condition extinctive est un droit ferme qui est révoqué dès la réalisation de cette condition.⁷⁰

Les règles de computation tournent autour des points de départ qui peuvent varier selon plusieurs circonstances, ainsi que des points d'expiration mettant fin à ces délais.

A. Diversité des points de départ

En droit des transports marocain, l'alinéa 4 de l'article 389 du D.O.C., en traitant de la prescription des actions pour avaries, pertes ou retards et toutes les autres actions auxquelles peut donner lieu le contrat de transport dispose : « le délai de cette prescription est compté dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait été effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire ».

En France, la computation de ce délai est réglée par l'article L. 133-6 du Code de commerce. Ce texte, au même titre que l'article marocain susmentionné, prévoit des points de départ de la prescription différents selon l'objet de l'action intentée⁷¹.

Il convient de remarquer ici que ces deux textes étant régulièrement applicables en transport routier, ne diffèrent pas des textes particuliers applicables en transport maritime.

La situation est pourtant différente en transport aérien, où on prévoit pour les actions en responsabilité pour dommages causés aux marchandises transportés, un délai qui court du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination⁷².

Toutefois, en raison de la prépondérance du transport routier en transport interne, nous allons distinguer la perte totale de la marchandise des autres cas. Il s'ensuit que le délai d'un an court en cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée. Dans tous les autres cas, du jour où la

⁷⁰ M. Alcouzbari, op.cit., p.542

⁷¹ L'article L. 133-6, alinéa 3 du Code de commerce définit le point de départ du délai en prévoyant qu'il "est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire". L'alinéa 5 de ce texte ajoute que "dans le cas de transports faits pour le compte de l'État, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif".

⁷² ce qui ressort tant de l'article 220, alinéa 2, du décret marocain de 1962 que de l'article L. 6422-5 du code des transports.

marchandise a été « remise ou offerte » au destinataire.⁷³

1. L'offre des marchandises

D'après la jurisprudence, lorsque les marchandises n'ont pas été livrées et, notamment, en cas de retard, le délai de prescription débute à compter du jour où elles auront été offertes au destinataire, c'est-à-dire du jour où le transporteur aura proposé leur livraison⁷⁴, en d'autres termes qu'il les aura mise à disposition de leur ayant droit.

Peu importe alors que la remise effective des marchandises ait lieu plusieurs jours voire plusieurs mois plus tard⁷⁵. Ce qui compte, c'est que l'ayant droit aux marchandises soit en mesure de prendre possession des marchandises qui lui sont adressées.

Ainsi, lorsque le transporteur met en demeure l'expéditeur de lui adresser des instructions quant à la destination de marchandises entreposées dans ses locaux avant de procéder à leur vente judiciaire, il convient de considérer que "cette mise en demeure, valant "offre" de la marchandise" constitue le point de départ du délai de prescription⁷⁶.

Selon la doctrine, cette solution protège les intérêts du transporteur et de l'ayant droit aux marchandises⁷⁷. D'une part, l'action en paiement du transporteur est préservée car la prescription ne commencera à courir que lorsqu'il mettra les marchandises à disposition de son client ; dans ce cas, tant que le transporteur oppose au destinataire son droit de rétention, les marchandises ne sont pas offertes à la livraison et, par conséquent, la prescription ne court pas⁷⁸, ce qui constitue une hypothèse d'exercice abusif d'un droit de rétention. D'autre part, le client est lui aussi protégé du fait que la prescription ne court pas tant qu'il n'est pas en mesure de prendre possession des marchandises⁷⁹.

2. La livraison

D'après la doctrine, en cas d'avaries ou de perte partielle, le délai annal

⁷³ I. Bon Garcin, M. Bernadet, *op.cit.*, p.525

⁷⁴ CA Paris, 5 avr. 2007, arrêt, n°05/01365, JurisData n° 2007-335018

⁷⁵ CA Bordeaux, 22 oct. 1985, arrêt, BT 1986, p. 236

⁷⁶ C. Cass., Ch. com., 26 mai 1992, arrêt, n° 90-16741, JurisData n° 1992-001370

⁷⁷ C. Cass., Ch. com., 26 sept. 2006, arrêt, Rev. dr. transp. 2007, comm. 54, note O. Staes

⁷⁸ C. Cass., Ch. com., 26 sept. 2006, arrêt, JurisData n° 2006-035158 ; Rev. dr. transp. 2007, comm. 54, note O. Staes ; BTL 2006, p. 599.

C. Cass., Ch. com., 8 juin 1999, arrêt, Bull. civ. 1999, IV, n° 125

⁷⁹ F. Petit, *op.cit.*, n° 57

commence à courir à compter de la livraison des marchandises transportées⁸⁰. Rappelons à ce propos que la livraison s'entend de la remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représentant qui l'accepte⁸¹. En application de cette règle, la jurisprudence a eu l'occasion de considérer que lorsque la marchandise a subi des avaries en raison d'un accident survenu à l'occasion de la réalisation du transport, la prescription court à compter de la livraison et non à compter du jour du dommage⁸².

En cas de perte partielle, le délai court également à compter du jour où les marchandises ont été offertes au destinataire et non à partir de celui où les colis perdus auraient dû être livrés⁸³.

3. Refus des marchandises

D'après la cour d'appel de Paris, lorsque le destinataire refuse de prendre livraison de la marchandise, la prescription court en principe à compter du jour où la marchandise lui a été offerte⁸⁴. Néanmoins, si la marchandise refusée est retournée à l'expéditeur, il convient de considérer, selon une jurisprudence constante⁸⁵, que les parties conviennent d'un nouveau délai de livraison et, par conséquent, le délai d'un an court du jour de la restitution faite à celui-ci. Si, après avoir été remise en état par l'expéditeur, la marchandise est acheminée à nouveau par le même transporteur chez le destinataire, la jurisprudence⁸⁶ considère que le délai d'un an court du jour de la livraison faite à ce dernier, à condition toutefois, que, dans l'esprit des parties, il s'agisse toujours du même contrat de transport dont l'exécution avait été seulement suspendue.

Enfin, selon la cour d'appel d'Aix en Provence⁸⁷, lorsque la marchandise a été refusée par le destinataire et qu'elle est ensuite volée, le délai court du jour où elle aurait dû être remise à l'expéditeur ; il s'agira en effet dans ce cas d'une perte totale.

4. Méconnaissance de la date précise du point de départ

⁸⁰ C. Cass., Ch. com., 15 oct. 1957, arrêt, D. 1958, 76, note Rodière

⁸¹ Contrat type général, art. 2.9.

C. Cass., Ch. com., 30 juin 2004, arrêt, Bull. civ. 2004, IV, n° 140

⁸² CA Lyon, 19 avr. 2007, n° 06/02342, arrêt, JurisData n° 2007-347583 ; Rev. dr. transp. 2008, comm. 24, note O. Staes

T. com. Paris, 27 juin 1994, RJDA 1994, n° 1141

⁸³ C. Cass., Ch. com., 7 janv. 1955, arrêt, BT 1955, p. 111

⁸⁴ CA Paris, 27 sept. 1996, arrêt, BTL 1997, p. 120

⁸⁵ CA Paris, 25 juin 2008, arrêt, BTL 2008, p. 540

⁸⁶ C. Cass., Ch. com., 19 nov. 1979, arrêt, BT 1980, p. 38

CA Paris, 22 oct. 1974, arrêt, BT 1975, p. 33

CA Lyon, 30 mai 1974, arrêt, BT 1974, p. 299

⁸⁷ CA Aix-en-Provence, 13 mai 1994, arrêt, BTL 1994, p. 670

Selon la doctrine⁸⁸, lorsque le point de départ n'est pas clairement fixé, les juges peuvent retenir un comportement, un acte, impliquant l'antériorité de l'événement faisant courir la prescription. Dès lors qu'elle est exercée plus d'un an après cet événement, l'action se trouve nécessairement prescrite.

Ainsi, selon la cour d'appel de Caen⁸⁹, concernant des actions en paiement de sommes d'argent, lorsque la livraison a eu lieu mais que sa date ne peut être établie, il est possible de tenir compte de l'émission des factures du transporteur postérieures à la réalisation du transport pour trancher la question de la prescription et ce, d'après d'autres décisions⁹⁰, même si la date figurant sur la facture ne constitue pas le point de départ de la prescription et ne permettra pas systématiquement de déterminer si la prescription est ou non acquise.

Dans le même sens, pour statuer sur la question de la prescription d'une action visant à obtenir l'indemnisation d'une perte totale des marchandises, des juges ont pu considérer que la date à laquelle les marchandises auraient dû être remises ne pouvait qu'être antérieure à celle des instructions de transport ainsi que de la lettre de réclamation adressées par l'expéditeur au transporteur⁹¹.

5. Contrat de transport unique donnant lieu à plusieurs livraisons

Le lot de marchandises dont le déplacement est confié à un transporteur peut nécessiter la réalisation de plusieurs livraisons successives. Dans ce cas, conformément à la volonté des parties, un contrat de transport unique voit son exécution fractionnée. Dans une telle hypothèse, la jurisprudence⁹² considère que le point de départ de la prescription se situe au jour de la dernière livraison formant solde du lot⁹³.

Le contrat conclu constitue alors une convention unique dont les expéditions successives ne sont qu'une modalité d'exécution⁹⁴.

En revanche, lorsque les livraisons consécutives les unes aux autres ne sont pas envisagées par les parties comme des exécutions d'un contrat unique, chaque voyage successif engendre sa propre prescription, même s'il s'agit de

⁸⁸ F. Petit, *op.cit.*, n°61

⁸⁹ CA Caen, 11 déc. 2008, arrêt, n° 02198, JurisData n°2008-008610

⁹⁰ CA Douai, 8 févr. 2007, arrêt, n° 04/07417, JurisData n° 2007-359898

⁹¹ CA Orléans, 24 avr. 2008, arrêt, JurisData n° 2008-376939

⁹² C. Cass., Ch. com., 10 mars 1981, arrêt, Bull. civ. 1981, IV, 130 ; BT 1981, p. 29

CA Montpellier, 15 sept 2009, arrêt, n° 08/08539, JurisData n° 2009-019614

CA Poitiers, 4 nov. 2008, arrêt, n° 664 : JurisData n° 2008-007967

⁹³ F. Petit, *op.cit.*, n°62

⁹⁴ CA Versailles, 27 nov. 2003, arrêt, n° 02/00845, JurisData n° 2003-264684

marchandises identiques, transportées pour le compte des mêmes parties⁹⁵.

6. Transporteurs successifs

Selon la jurisprudence française, lorsqu'un même contrat de transport est exécuté par des voituriers successifs, la prescription court de la même manière pour tous les participants⁹⁶. Ainsi, l'action en paiement du prix de transport introduite par le transporteur substitué à l'encontre de l'expéditeur plus d'un an après la date de la livraison est prescrite⁹⁷, de même la livraison constitue le point de départ de l'action visant à obtenir l'indemnisation de colis avariés, que le transporteur soit le premier ou le dernier maillon de la chaîne d'acheminement des marchandises⁹⁸

B. Expiration du délai

Il est à rappeler que l'expiration du délai de prescription n'éteint pas le droit du débiteur; elle ne fait qu'empêcher son exécution. Cette expiration n'a pas en outre d'effet automatique. Elle ne produit d'effet que si le débiteur l'invoque comme moyen de défense.

Aux termes de l'article 386 du D.O.C. : « La prescription se calcule par jours entiers et non par heures ; le jour qui sert de point de départ à la prescription n'est point compté dans le calcul du temps requis pour prescrire ». A la lumière de ce texte, on peut déduire les règles ci-après : D'abord, le calcul de cette période se focalise sur la date plutôt que sur l'heure exacte à laquelle a commencé la prescription⁹⁹.

Puis, ce calcul se fait par jour entiers, c'est-à-dire à partir de minuit jusqu'à minuit du jour suivant ; d'ailleurs, c'est la raison pour laquelle le législateur a décidé de ne pas inclure le jour qui sert de point de départ à la prescription dans le calcul, ce dernier n'étant pas un jour entier. Ensuite, ce délai court jusqu'au jour de l'échéance à minuit. Si par contre le dernier jour coïncide avec un jour férié, en se référant à l'article 133 du D.O.C., l'échéance de la prescription est reportée au jour suivant non férié.

Ceci étant, le délai de prescription édicté tant par l'article 389-4 du D.O.C. marocain que par l'article L. 133-6 du Code de commerce français expire un an,

⁹⁵ CA Paris, 22 oct. 1987, arrêt, BT 1988, p. 29

CA Aix-en-Provence, 29 mars 1988, arrêt, BT 1988, p. 680

⁹⁶ C. Cass., Ch. com., 6 juin 1984, arrêt, JurisData : 1984-701057; Bull. civ. 1984, IV, n° 190

⁹⁷ CA Orléans, 23 sept. 2004, arrêt, n° 03/02000, JurisData n° 2004-26489

⁹⁸ CA Paris, 19 janv. 2006, arrêt, n° 03/06248, JurisData n° 2006-294468

⁹⁹ M. Alcouzbari, op.cit., p.545

jour pour jour, après son point de départ.

Par conséquent, en considérant la livraison, l'offre de livraison ou encore la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu, si la date commençant à faire courir le délai de prescription est fixée au 29 avril d'une année, la prescription des actions fondées sur le contrat de transport sera acquise le 29 avril de l'année suivante ; d'ailleurs c'est ce qui a été réaffirmée par la jurisprudence.¹⁰⁰

L'action pourra en outre être intentée pendant un an jusqu'au "dernier jour utile" avant minuit¹⁰¹, soit dans notre exemple jusqu'au 29 avril de l'année suivante, minuit¹⁰². C'est en se fondant sur l'ancienne version du Code civil, à savoir les articles 2260¹⁰³ et 2261¹⁰⁴ que la Cour de cassation a pu retenir cette solution.

Ce mode de computation du délai de prescription annale est le même que celui prévu par l'article 641 alinéa 2 du Code de procédure civile¹⁰⁵ qui, selon la Cour de cassation¹⁰⁶, "n'est que l'expression en matière procédurale d'une règle de portée générale applicable, quelle que soit la qualification des délais, à la notification de tous actes juridiques ou judiciaires"¹⁰⁷. Il est à noter que le délai de prescription peut être aménagé conventionnellement, l'article L 133-6 du Code de Commerce n'étant pas d'ordre public. Néanmoins, le délai ne saurait être inférieur à un an ni supérieur à dix ans.

Mise à part ce champ légal de la prescription, il est des délais propres à certaines actions qui méritent une attention particulière.

SECTION 2 - Règles spécifiques à certaines actions

Certaines actions nées du contrat de transport sont soumises à des règles

¹⁰⁰ C. Cass., Ch. com., 27 mars 2007, arrêt, n° 05-21326, JurisData n° 2007-038258 ; Rev. dr. transp. 2007, comm. 158, note O. Staes ; BTL 2007, p. 259

CA Lyon, 15 mars 2007, arrêt, n° 05/06320, JurisData n° 2007-335985

CA Orléans, 18 janv. 2007, arrêt, n° 06/00570, JurisData n° 2007-334944

¹⁰¹ CA Paris, 19 janv. 2006, arrêt, n° 03/06248, JurisData n° 2006-294468

¹⁰² C. Cass., Ch. com., 8 mai 1972, arrêt, Bull. civ. 1972, IV, n° 136

¹⁰³ L'ancienne version de l'article 2260, créé par la loi 1804-03-15 promulguée le 25 mars 1804, disposait : « La prescription se compte par jours, et non par heures. », cet article a été remplacé par l'article 2228 en vertu de la loi du 17 juin 2008.

¹⁰⁴ L'ancienne version de l'article 2261, créé par Loi 1804-03-15 promulguée le 25 mars 1804, disposait : « Elle est acquise lorsque le dernier jour du terme est accompli. » actuellement article 2229.

¹⁰⁵ Ce dernier dispose : « Lorsqu'un délai est exprimé en mois ou en années, ce délai expire le jour du dernier mois ou de la dernière année qui porte le même quantième que le jour de l'acte, de l'événement, de la décision ou de la notification qui fait courir le délai. A défaut d'un quantième identique, le délai expire le dernier jour du mois. »

¹⁰⁶ C. Cass., 3e civ., 21 déc. 1987, arrêt, JurisData n° 1987-002142 ; Bull. civ. 1987, III, n° 216.

¹⁰⁷ F. Petit, op.cit., n°66

pour le transporteur s'il l'on souhaite lui offrir une véritable chance d'établir la preuve de son exonération. Une trop longue attente entre la livraison et le moment où l'on informe le transporteur qu'une indemnisation lui sera réclamée, le prive d'une possibilité effective d'établir l'origine du dommage qui lui serait étrangère. D'autre part, plus la réaction de la victime de l'avarie ou de la perte est tardive et plus les doutes sur l'époque de la survenance du dommage, soit en cours de transport soit postérieurement à la livraison, seront importants¹¹¹.

Dans cette optique l'article 475 du code de commerce¹¹² marocain pose parmi les conditions pour actionner le transporteur, en cas de perte partielle ou d'avarie non reconnaissables au moment de la réception¹¹³, que la demande de vérification par experts soit faite dès que le dommage a été découvert, et ce dans les sept jours après la réception.

Pour sa part, l'article L. 133-3 du Code de commerce¹¹⁴ commande au destinataire de protester dans un délai de 3 jours, dans l'hypothèse où les marchandises ont subi une perte ou une avarie ; cette protestation doit être faite dans les conditions prévues par ce texte pour permettre de constater le dommage qu'il a subi¹¹⁵.

On peut constater que les deux textes adoptent la même philosophie, à quelques différences près ; d'abord, en la forme, le destinataire doit adresser des protestations motivées par une demande d'expertise en application des deux articles susmentionnés ; toutefois, le code de commerce français¹¹⁶ ajoute la possibilité que ces protestations soient faites par acte extrajudiciaire ou lettre

¹¹¹F. Petit, op.cit., n°84

¹¹² L'Article 475 du code de commerce dispose: « Le paiement du prix de transport et la réception sans réserve des choses transportées, lorsque le prix a été payé d'avance, éteignent toute action contre le transporteur. Cependant, lorsque la perte partielle et l'avarie ne sont pas reconnaissables au moment de la réception, l'action contre le transporteur subsiste, même après la réception de la chose et le paiement du prix de transport, à condition:

- 1) qu'il soit établi que la perte ou la détérioration est survenue dans le temps intermédiaire entre la remise au transporteur et la délivrance au destinataire;
- 2) et que la demande de vérification par experts soit faite dès que le dommage a été découvert, et dans les sept jours après la réception.

Le transporteur ne peut se prévaloir des réserves énoncées en cet article lorsque le dommage ou l'avarie dépendent de son dol ou de sa faute lourde. »

¹¹³ Même après le paiement du prix de transport et la réception sans réserves de la marchandise.

¹¹⁴ L'article L.133-3 du code de commerce, tel que modifié par l'article 40 de la loi [n°2009-1503 du 8 décembre 2009](#) dispose : « La réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée. Si dans le délai ci-dessus prévu il est formé une demande d'expertise en application de [l'article L. 133-4](#), cette demande vaut protestation sans qu'il soit nécessaire de procéder comme il est dit au premier alinéa.

Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux. »

¹¹⁵ F. Petit, op.cit., n° 85

¹¹⁶ Art. L. 133-3, al. 2 du Code de Commerce Français

recommandée sauf dans l'hypothèse où le destinataire aura, au moment de la livraison, formulé des réserves acceptées par le transporteur.

Ensuite, quant au délai, cette formalité doit être effectuée dans un délai de Sept jours au Maroc et de trois jours en France à compter de la livraison. L'article français ajoute que ces prescriptions ont un caractère impératif¹¹⁷.

Si ces formalités ne sont pas accomplies par le destinataire, le transporteur pourra opposer une fin de non-recevoir à celui qui l'assignera en réparation d'une avarie ou d'une perte partielle. La demande d'indemnisation sera alors écartée sans que le tribunal ait à examiner le fond du droit ; il s'agit d'une véritable forclusion.¹¹⁸

En transport maritime, l'article 262 du DCCM¹¹⁹ soumet la recevabilité des actions en dommages et intérêts à une protestation motivée, notifiée d'abord dans les 8 jours par acte extrajudiciaire ou lettre recommandée, et suivie ensuite d'une action en justice dans le délai de 90 jours.

Cette fin de non recevoir concerne les actions en responsabilité pour pertes partielles ou avaries causées aux marchandises au cours du transport maritime. De ce fait, le destinataire qui ne s'est pas conformé à ce protocole se verra opposer une fin de non recevoir par le transporteur¹²⁰.

En transport aérien l'article 219 du décret de 1962 prévoit en cas de dommages au fret transporté que le destinataire adresse au transporteur une protestation écrite dès la découverte du dommage et au plus tard dans un délai de quatorze jours pour le fret à dater de leur réception ; en cas de retard, la protestation doit être faite dans les vingt et un jours à dater de leur mise à la disposition du destinataire. Et ajoute qu'à défaut de protestation dans les délais ci-dessus, toute action contre le transporteur est irrecevable, sauf le cas de fraude de celui-ci.

En France, l'article L.6422-4 du code des transports¹²¹, après avoir soumis la

¹¹⁷ Art. L. 133-3, al. 3 du Code de Commerce Français

¹¹⁸ F. Petit, op.cit., mm. n°

¹¹⁹ L'article 262 du DCCM dispose : « Toutes actions en dommages-intérêts pour avaries particulières ou pertes partielles, exercées, soit contre le capitaine ou l'armateur, soit contre les propriétaires des marchandises, sont non recevables si, au plus tard dans les huit jours, jours fériés non compris, de la date à laquelle la marchandise a été mise à la disposition effective du destinataire, il n'a pas été fait et signifié par acte extrajudiciaire ou lettre recommandée, une protestation motivée et si cette protestation n'a pas été suivie d'une action en justice dans le délai de quatre-vingt-dix jours. »

¹²⁰ A. Marghich, *Le transport maritime de marchandise en droit marocain*, Thèse, Université de Droit d'Economie et des Sciences, Aix Marseille, 1993, p. 470-471

¹²¹ L'article L.6422-4 du code des transports dispose que : « Les actions contre le transporteur sont irrecevables après l'expiration des délais prévus à l'article 26 de la convention mentionnée à l'article L. 6422-2 sauf en cas de fraude. La fraude est celle par laquelle le transporteur a dissimulé ou tenté de dissimuler les avaries, manquants ou retards, ou a, par tout autre moyen, empêché ou tenté d'empêcher le réceptionnaire

recevabilité des actions contre le transporteur aux délais prévus à l'article 26 de la convention de Varsovie sauf en cas de fraude, ajoute que cette forclusion n'est pas opposable à la victime qui a été empêchée de formuler ses protestations par un cas de force majeure.

Il ressort des articles susmentionnés, que ça soit en transport routier¹²² ou maritime¹²³, la fin de non-recevoir peut être opposée par le transporteur à la personne qui agit contre lui lorsque l'action exercée consiste en une action en réparation visant à indemniser les dommages résultant d'une avarie ou d'une perte partielle¹²⁴. Le cantonnement du domaine de la forclusion à ces deux catégories d'actions s'explique par le fait que c'est essentiellement dans des hypothèses d'avaries ou de perte partielle que le transporteur éprouvera le plus de difficultés à établir l'origine du dommage.

En effet, en cas d'avarie¹²⁵ ou de perte partielle¹²⁶, la marchandise est, au moins partiellement, livrée au destinataire. Le transporteur ne détient plus les marchandises. L'établissement de la preuve de l'origine du dommage, c'est-à-dire de l'avarie ou de la perte partielle, ou bien la démonstration que le dommage s'explique par une cause antérieure à la prise en charge des marchandises ou postérieure à leur livraison est d'autant plus difficile que dès la livraison, les marchandises peuvent être utilisées par le destinataire. Offrir la possibilité au transporteur de s'exonérer nécessite qu'il puisse réagir rapidement et justifie l'existence de ces règles¹²⁷.

De même, en cas de retard, le transporteur sait qu'il ne respecte pas son obligation. La constitution de la preuve que ce retard résulte d'une cause qui lui est étrangère ne risque pas d'être entravée par une information tardive de la volonté de la victime de ce retard d'agir en réparation à son encontre.

B. Bénéficiaires de la forclusion

de formuler ses protestations dans les délais requis. Toutefois, la forclusion mentionnée au premier alinéa n'est pas opposable à la victime qui a été empêchée de formuler ses protestations par un cas de force majeure. »

Quant à l'article L. 6422-2 du même code, il prévoit que : « La responsabilité du transporteur de marchandises par air est régie par les seules dispositions de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et de toute convention la modifiant ou la complétant et applicable en France, même si le transport n'est pas international au sens de cette convention. »

¹²² Al.2 de l'art. 475 du C. com. Marocain et Al. 1 de l'art. L. 133-3 du C.com. Français

¹²³ Article 262 du DCCM

¹²⁴

¹²⁵ Dépréciation de la marchandise livrée

¹²⁶ Une partie des marchandises transportées ne peut être livrée parce qu'elle a été détruite ou a disparu

¹²⁷ Telles qu'issues de l'article 475 du C.com. Marocain et de l'art. L.133-3 du C.com. Français

La fin de non recevoir ne profite pas uniquement au transporteur, il est des cas où le commissionnaire de transport ou même le sous-traitant, peuvent aussi l'invoquer.

1. Le transporteur

La fin de non-recevoir édictée aussi bien par l'article 475 du code de commerce Marocain que par l'article L. 133-6 du Code de commerce Français est destinée à protéger les voituriers contre les actions en responsabilité pour avarie ou perte partielle exercées contre eux. Le transporteur est en principe la seule personne qui puisse invoquer la forclusion directement et à titre personnel.

Cette position a été confirmée par la jurisprudence ; ainsi, sont irrecevables à invoquer la fin de non-recevoir les personnes n'ayant pas la qualité de voiturier, comme le vendeur qui effectue des livraisons dans le cadre du contrat de vente¹²⁸, le fournisseur dans sa relation avec son client destinataire¹²⁹, le dépositaire¹³⁰, même pour un transport accessoire au contrat de dépôt¹³¹, l'entrepreneur chargé de l'emballage des marchandises¹³² ou de leur manutention¹³³ ou bien encore le prestataire de service dans un contrat d'entreprise¹³⁴.

2. Le commissionnaire de transport

Sur cette question, la jurisprudence Française a depuis longtemps considéré que le commissionnaire ne peut pas invoquer la fin de non-recevoir édictée par l'article L.133-6 du code de commerce, lorsque sa responsabilité est mise en jeu sur le fondement de sa faute personnelle dans l'exercice de sa mission¹³⁵. En revanche, lorsque le commissionnaire est actionné en sa qualité de garant du transporteur, en vertu de l'article L. 132-6 du Code de commerce¹³⁶, il peut bénéficier indirectement de la fin de non-recevoir¹³⁷.

3. Sous-traitance

¹²⁸ CA Paris, 24 nov. 1970, arrêt, BT 1970, p. 394

¹²⁹ CA Saint-Denis de la Réunion, 30 avr. 2008, arrêt, n° 07/00832

¹³⁰ CA Paris, 8 juill. 1970, arrêt, BT 1970, p. 303

¹³¹ CA Paris, 4 nov. 1985, arrêt, BT 1986, p. 124

¹³² CA Poitiers, 30 mai 2006, arrêt, n° 03/03337, JurisData n° 2006-311104 ; BTL 2007, p. 77

¹³³ CA Paris, 4 janv. 1977, arrêt, BT 1977, p. 50

¹³⁴ C. Cass., Ch. com., 3 avr. 2001, arrêt, Bull. civ. 2001, IV, n° 70

CA Aix-en-Provence, 16 janv. 2007, arrêt, n° 06/09104

¹³⁵ C. Cass., Ch. com., 5 oct. 1965, arrêt, Bull. civ., 1965, IV, n° 482 ; BT 1965, p. 398

¹³⁶ L'Article L 132-6 du code de commerce Français dispose que le commissionnaire de transport est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises

¹³⁷ C. Cass., Ch. com., 1er déc. 2009, arrêt, JurisData n° 2009-050594 ; Rev. dr. transp. 2010, comm. 54, note I. Bon-Garcin

Cette solution applicable au commissionnaire profite également au transporteur sous-traitant. En effet, la Cour de cassation française¹³⁸ considère que "la fin de non-recevoir tirée de l'article L. 133-3 du Code de commerce ne profite par voie de conséquence [...] au voiturier ayant sous traité le transport que dans la mesure où l'action contre [...] le transporteur sous-traitant qui exécute les opérations de transport se trouve elle-même éteinte" .

C. Effets de la forclusion

On peut dénombrer plusieurs effets à la forclusion. Certains sont assimilés au transporteur et d'autres au destinataire.

1. Envers le transporteur

La fin de non-recevoir opposée par le transporteur conduit à éteindre toute action en responsabilité contre lui pour avarie ou perte partielle. Peu importe que la responsabilité du transporteur soit certaine ; le tribunal n'aura pas à examiner le fond du droit car la demande sera irrecevable¹³⁹.

Par ricochet, la fin de non-recevoir éteint également toute action en responsabilité pour avarie ou perte partielle contre le commissionnaire de transport, lorsqu'il est actionné en qualité de garant. De plus, selon la cour d'appel de Grenoble¹⁴⁰ lorsque le transporteur a indemnisé le destinataire, sans lui opposer la forclusion, et qu'il demande à son assureur de le rembourser, ce dernier peut lui reprocher de n'avoir pas invoqué la forclusion pour refuser de le rembourser. En effet, la responsabilité du transporteur ne pouvait normalement être mise en jeu en raison de la forclusion.

2. Envers le destinataire

Le jeu de la fin de non-recevoir peut avoir pour conséquence d'engager la responsabilité du destinataire envers l'expéditeur. En effet le destinataire, qui réceptionne les marchandises, est tenu de contrôler la bonne exécution du contrat de transport et, lorsqu'il constate une avarie ou un manquant, de prendre les mesures nécessaires pour conserver le droit d'agir en responsabilité contre le transporteur¹⁴¹.

¹³⁸ C. Cass., Ch. com., 1er déc. 2009, préc.

¹³⁹ F. Petit, *op.cit.*, n° 94

¹⁴⁰ CA Grenoble, 8 avr. 1991, arrêt, BTL 1992, p. 163

¹⁴¹ F. Petit, *op.cit.*, n° 95

À défaut, selon la jurisprudence¹⁴², il commet une faute susceptible d'engager sa responsabilité et de le conduire à réparer le dommage résultant pour l'expéditeur de l'impossibilité d'agir contre le transporteur. Néanmoins, la preuve de la négligence du destinataire et de l'existence d'un dommage subi par l'expéditeur ne suffit pas. Encore faut-il apporter la preuve que l'action, si elle avait pu être exercée aurait conduit à la condamnation du transporteur¹⁴³

Hormis les fins de non recevoir, d'autres actions sont soumises à des règles spécifiques, il s'agit des actions récursoires.

II. Les actions récursoires

L'article 389-4 du D.O.C., dans son troisième alinéa, prévoit que le délai pour intenter chaque action récursoire¹⁴⁴ est d'un mois. Il ajoute que cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti. Le même principe est prévu par l'article L. 133-6 alinéa 4 du Code de commerce Français. Ce dernier dispose que les recours en garantie auxquels le contrat de transport peut donner lieu doivent être intentés dans le délai d'un mois commençant à courir à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

On notera en outre que, s'agissant des transports aériens intérieurs, l'article 220 alinéa b du décret de 1962 sur l'aviation civile au Maroc, au même titre que l'article L 6422-5¹⁴⁵ du code des transports en France, disposent seulement que l'action en responsabilité contre le transporteur de marchandises et de bagages doit être intentée dans les deux ans du jour où l'aéronef est arrivé, ou aurait dû arriver destination.

Ces articles ne font aucune distinction entre l'action qui serait introduite par voie principale, et l'action récursoire, même introduite par un appel en garantie.

En transport maritime, le DCCM marocain a aussi passé sous silence cette question, toutefois le projet de réforme du DCCM dans le dernier alinéa de

¹⁴² C. Cass., Ch. com., 8 févr. 1961, arrêt, Bull. civ. 1961, IV, n° 75; BT 1961, p. 110

CA Paris, 2 avr. 1960, arrêt, BT 1960, p. 243

CA Paris, 26 nov. 1974, arrêt, BT 1974, p. 502

¹⁴³ CA Paris, 15 mai 1963, arrêt, BT 1963, p. 219

CA Rouen, 13 févr. 1964, arrêt, BT 1964, p. 114

¹⁴⁴ C'est une action exercée par une personne qui a exécuté une obligation dont une autre était tenue, contre le véritable débiteur, pour obtenir sa condamnation.

¹⁴⁵ L'article L 6422-5 du code des transports dispose que : « L'action en responsabilité contre le transporteur est intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination du jour où l'aéronef aurait dû arriver ou de l'arrêt du transport. L'action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions prévues par le présent chapitre. »

l'article 578 dispose que : « Les actions récursoires peuvent être intentées, même après le délai prévu au premier alinéa du présent article, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ou du jour où celui-ci aura, à l'amiable, réglé la réclamation ». On relève aussi que l'article L.5422-18 du code des transports¹⁴⁶ qui a remplacé l'article 32 de la loi du 18 juin 1966 prévoit également un délai de trois mois pour l'exercice des actions récursoires.

A. En transport terrestre

Quoique soumise à des conditions d'application et de computation spécifiques, l'invocation de l'action récursoire n'est pas exclusive au premier degré. Aussi, elle n'a pas d'effets sur l'action principale.

1. Conditions d'application

Diverses conditions d'application entourent l'action récursoire en transport terrestre. Hormis l'exigence d'une action principale, cette dernière doit de surcroît être fondée sur le contrat de transport, au même titre que cette action récursoire.

a. Exigence d'une action principale

Les actions récursoires visées par les articles susmentionnés supposent qu'une action principale soit exercée. Sans action principale, il ne saurait être question d'action récursoire.

C'est le cas par exemple lorsque l'assureur du transporteur indemnise amiablement la victime du dommage causé à l'occasion de l'exécution d'un transport, l'action qu'il intente contre le transporteur n'est pas une action récursoire, enfermée dans un délai d'un mois mais une action principale soumise à la prescription annale, c'est du moins ce qui a été confirmé par la cour de cassation française¹⁴⁷.

b. Une action principale fondée sur le contrat de transport

¹⁴⁶ En effet, l'article L5422-18 du code des transports dispose que : « L'action contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrit par un an. Ce délai peut être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. Les actions récursoires peuvent être intentées, même après les délais prévus par les dispositions de l'alinéa précédent, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre la personne garantie ou du jour où celle-ci a, à l'amiable, réglé la réclamation. Quel que soit son fondement, l'action en responsabilité contre le transporteur à raison de pertes ou dommages ne peut être exercée que dans les conditions et limites fixées par les dispositions de la présente section. »

¹⁴⁷ C. Cass., Ch. com., 4 oct. 1971, arrêt, Bull. civ. 1971, IV, n° 227; JCP G 1972, II, 16954, note Rodière; BT 1972, p. 18

Conformément à la jurisprudence, la prescription d'un mois ne joue que lorsque l'action principale est fondée sur un contrat de transport ou de commission de transport. De ce fait, sera soumis au délai de prescription d'un mois le recours exercé par le commissionnaire de transport contre le transporteur substitué¹⁴⁸, celui exercé par le transporteur substitué contre le commissionnaire¹⁴⁹, ou encore celui exercé par le transporteur, dont la responsabilité est recherchée pour avaries, contre l'expéditeur dont il invoque la faute d'emballage¹⁵⁰.

En revanche, lorsque l'action principale est fondée sur l'inexécution d'un contrat de dépôt¹⁵¹, d'un contrat de vente¹⁵² ou encore d'un contrat d'entreprise¹⁵³ l'appel en garantie, fondé sur le contrat de transport, qui est exercé par le défendeur n'est pas soumis au délai d'un mois de l'action récursoire, mais au délai de prescription annale.

c. Une action récursoire basée sur le contrat de transport

L'action en garantie doit, tout comme l'action principale, être fondée sur un contrat de transport ou de commission de transport. Suivant la jurisprudence, tel n'est pas le cas du recours exercé par un transporteur contre son propre assureur qui puise son fondement dans le contrat d'assurance¹⁵⁴, ni de l'action récursoire exercée contre un tiers à l'opération de transport, comme par exemple une entreprise de manutention¹⁵⁵.

2. Computation du délai d'un mois de l'action récursoire

Il s'agit de parcourir le point de départ ainsi que la fin du délai d'un mois de l'action récursoire, tout en s'arrêtant sur l'indépendance de ce délai par rapport au délai de prescription annale, sans oublier le prolongement de ce délai.

a. Point de départ

Le délai d'un mois institué tant par l'article 389-4 du D.O.C. que par l'article L.133-6 du code de commerce Français « ne court que du jour de l'exercice de

¹⁴⁸ CA Lyon, 15 sept. 2000, arrêt, n° 1998/04933, JurisData n° 2000-189064

CA Paris, 10 mars 2004, arrêt, n° 2002/17655, JurisData n° 2002-266407

CA Paris, 15 juin 2006, arrêt, n° 03/05349, JurisData n° 2006-311088

¹⁴⁹ CA Paris, 25 oct. 2006, arrêt, n° 05/19416, JurisData n° 2006-317884

¹⁵⁰ CA Amiens, 7 mai 1975, arrêt, BT 1978, p. 62

¹⁵¹ CA Paris, 13 nov. 1987, arrêt, BT 1988, p. 75

¹⁵² C. Cass., Ch. civ., 9 déc. 1942, arrêt, BT 1943, p. 10

¹⁵³ C. Cass., Ch. com., 16 juin 2009, arrêt, n° 08-13716, BTL 2009, p. 433

¹⁵⁴ CA Nancy, 8 mai 1970, arrêt, BT 1970, p. 315

¹⁵⁵ C. Cass., Ch. com., 10 mars 1981, arrêt, Bull. civ. 1981, IV, n° 130

CA Paris, 18 janv. 1994, arrêt, BTL 1994, p. 104

l'action contre le garanti », il part donc de la date de signification au défendeur de l'action en justice, c'est-à-dire de la date à laquelle l'assignation est délivrée. Position confirmée par la jurisprudence française¹⁵⁶. Et d'après la doctrine¹⁵⁷, en cas d'actions récursoires en cascade, ce délai d'un mois doit être respecté à chaque stade de la chaîne procédurale.

b. Indépendance du délai d'un mois et du délai de la prescription annale

Le point de départ retenu pour ce délai d'un mois, conduit à considérer que l'action récursoire peut être intentée plus d'un an après la livraison des marchandises ou du jour où celle-ci aurait du avoir lieu. Il en résulte que l'action récursoire est recevable même si au moment où elle est intentée, le délai de prescription annale est déjà expiré¹⁵⁸.

c. Fin du délai

Le point de départ retenu pour ce délai d'un mois, conduit à considérer que l'action récursoire peut être intentée plus d'un an après la livraison des marchandises ou du jour où celle-ci aurait du avoir lieu. Il en résulte que l'action récursoire est recevable même si au moment où elle est intentée, le délai de prescription annale est déjà expiré¹⁵⁹.

d. Allongement du délai

D'après la cour de cassation française, le délai d'un mois pour exercer l'action récursoire est un délai de prescription¹⁶⁰ susceptible de suspension ou d'interruption¹⁶¹. Ainsi, une juridiction du fond a pu décider qu'une assignation en garantie, même non enrôlée, avait pu entraîner une interruption de la prescription du délai d'un mois et faire courir un nouveau délai de même durée¹⁶². Et suivant la cour de cassation¹⁶³, dès lors qu'elle intervient durant ce nouveau délai, une seconde assignation en garantie peut être délivrée sans encourir l'irrecevabilité.

¹⁵⁶ C. Cass., Ch. com., 10 mars 1981, arrêt, Bull. civ. 1981, IV, n° 130 ; BT 1981, p. 291 ; D. 1981, p. 453, note R. Rodière.

CA Colmar, 23 nov. 1993, arrêt, BTL 1994, p. 579

¹⁵⁷ M. Tilche, « Actions en garantie, les conditions de recevabilité », BTL, 1993, p. 161

¹⁵⁸ F. Petit, *op.cit.*, n°101

¹⁵⁹ F. Petit, *op.cit.*, n°101

¹⁶⁰ C. Cass., Ch. com., 16 mars 1981, arrêt, Bull. civ. 1981, IV, n° 139

C. Cass., Ch. com., 5 févr. 1973, arrêt, n° 71-13127, Bull. civ. 1973, IV, n° 59

¹⁶¹ C. Cass., Ch. com., 5 déc. 1995, arrêt, JurisData n°1995-003541 ; Bull. civ. 1995, IV, n° 288

C. Cass., Ch. Com., 4 janv. 2000, arrêt, n° 97-13251, JurisData n° 2000-000104.

¹⁶² CA Versailles, 3 févr. 2000, arrêt, n° 2923/97, JurisData n° 2000-131040

¹⁶³ C. Cass., Ch. com., 4 janv. 2000, arrêt, n° 97-13251, JurisData n° 2000-000104

3. Effets de l'action récursoire

L'action récursoire constitue une action distincte de la demande principale. De ce fait, même si elle crée un lien d'instance entre l'appelant et l'appelé en garantie, elle n'en crée aucun entre ce dernier et le demandeur principal. Par conséquent, et selon la cour de cassation française¹⁶⁴, une assignation en garantie n'interrompt pas la prescription de l'action du demandeur principal à l'égard de l'appelé en garantie. De même, le fait que l'expéditeur ait assigné le transporteur en même temps que le commissionnaire ne dispense pas ce dernier du respect du délai d'un mois pour son appel en garantie¹⁶⁵.

B. En transport maritime

Aux solutions ainsi dégagées dans le cadre des transports terrestres, par interprétation des articles précités, correspondent des solutions homologues adoptées par la jurisprudence française qui applique très extensivement le délai de prescription des actions récursoires. Avant de se pencher sur l'articulation de ce délai de trois mois, un rappel sur les actions concernées s'avère nécessaire.

1. Les actions concernées

La jurisprudence applique ce délai à tous les recours du transporteur dont la responsabilité est recherchée, qu'il s'agisse d'un recours contre un autre transporteur, notamment dans le cas de transport multimodal¹⁶⁶, ou d'un recours contre le chargeur¹⁶⁷, ou encore d'un recours contre une entreprise de manutention¹⁶⁸.

Elle l'applique aussi aux recours dirigés contre le transporteur, notamment par un commissionnaire de transport dont la responsabilité a été engagée¹⁶⁹. Pourtant, comme le fait remarquer P. Bonassies¹⁷⁰, le litige, dans ce cas, ne naît pas tellement du contrat de transport, mais plutôt du contrat de commission.

Certains arrêts¹⁷¹ appliquent même les textes sur la prescription des actions récursoires aux recours des assureurs sur facultés qui, après avoir indemnisé

¹⁶⁴ C. Cass., Ch. com., 14 nov. 1977, arrêt, Bull. civ. 1977, n° 257 ; BT 1978, p. 77

¹⁶⁵ C. Cass., Ch. com., 20 févr. 1990, arrêt, BT 1990, p. 799

¹⁶⁶ CA Rouen, 9 févr. 1988, arrêt, DMF 1989, p. 317, note G. Pageard

¹⁶⁷ C. Cass., Ch. com., 16 juin 1975, arrêt, DMF 1975, p. 663

¹⁶⁸ C. Cass., Ch. com., 12 juin 1990, arrêt, DMF 1990, p. 595, note R. Achard

¹⁶⁹ C. Cass., Ch. com., 12 janv. 1988, arrêt, Bull. civ. IV, n° 27 ; JCP G 1988, IV, 108

¹⁷⁰ C. Cass., Ch. com., 2 oct. 1990, arrêt, JCP G 1990, IV, 378, obs. P. Bonassies

¹⁷¹ CA Paris, 10 mars 1987, arrêt, DMF 1987, p. 526, note R. Achard ; 1988, p. 159, obs. P. Bonassies

l'assuré, se retournent contre le transporteur. Mais, selon la doctrine¹⁷², la solution est des plus contestables, parce que l'assureur n'exerce pas, à vrai dire, une action récursoire mais l'action principale en responsabilité contre le transporteur, par subrogation dans les droits de l'assuré indemnisé. Il doit donc être tenu de le faire dans le délai de la prescription annale.

2. L'articulation du délai

La Cour de cassation s'est plus particulièrement attachée, comme en matière de transport terrestre, à préciser l'articulation du délai de trois mois ouvert à l'exercice des actions récursoires par l'article 32, alinéa 2, de la loi du 18 juin 1966¹⁷³, avec la prescription annale de l'action principale¹⁷⁴. Dans une décision¹⁷⁵ parmi d'autres, la chambre commerciale réaffirme que le délai de trois mois à l'issue duquel les actions récursoires sont prescrites est indépendant du délai d'un an établi pour les actions principales¹⁷⁶.

Selon elle¹⁷⁷, une action récursoire intentée dans les trois mois qui suivent l'exercice de l'action contre le garanti est donc recevable, même si, à ce moment, le délai d'un an après la fin des opérations du transport¹⁷⁸ est expiré.

La Cour de cassation¹⁷⁹ a également rappelé en matière maritime que ce délai de trois mois des actions récursoires "ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti", de telle sorte que les actions récursoires exercées à l'encontre du transporteur maritime doivent être exercées dans le délai de trois mois à compter de ce jour, "quand bien même le délai de prescription d'un an de l'action principale ne serait pas écoulé".

On remarquera enfin que le délai de trois mois accordé pour l'exercice des actions récursoires ne s'ajoute pas nécessairement au délai d'un an, prévu pour la prescription de l'action principale. Car, selon la Cour d'appel de Rouen¹⁸⁰ Ce délai de trois mois ne court pas de l'expiration du délai d'un an, mais du jour où l'auteur du recours, généralement le transporteur, a été lui-même assigné comme

¹⁷² P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, Jurisclasseur Transport, « Commerce maritime, contrat de transport de marchandises-Responsabilité du transporteur », Fasc. n° 1267, n° 78

¹⁷³ A noter que l'article 32 de la loi du 18 juin 1966 a été abrogé par l'article 7 de l'[ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010](#) relative à la partie législative du code des transports, actuellement c'est l'article L.5422-18 du code des transports qui traite ce délai.

¹⁷⁴ s'agissant de l'action contre le garanti

¹⁷⁵ C. Cass., Ch. com., 7 déc. 1999, arrêt, Bull. civ. IV, n° 225

¹⁷⁶ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, Jurisclasseur Transport, « Transports successifs », Fasc. n° 965, 2003, n° 110

¹⁷⁷ C. Cass., Ch. com., 2 févr. 1999, arrêt, Bull. civ. IV, n° 38 ; BTL 1999, p. 423

¹⁷⁸ Et donc après la livraison.

¹⁷⁹ C. Cass., Ch. com., 7 déc. 1999, arrêt, Bull. civ. IV, n° 225

¹⁸⁰ CA Rouen, 29 mai 1986, arrêt, DMF 1988, p. 160, obs. P. Bonassies

responsable, ou du jour où il a indemnisé le demandeur à l'amiable, et ce quelle que soit la date de cette transaction¹⁸¹.

Au surplus, selon la cour d'appel d'Aix en Provence¹⁸², il importe peu que la prescription de l'action principale soit acquise ou non lorsque l'action récursoire est engagée, du moment qu'on est toujours dans les limites du délai de trois mois susvisé.

CHAPITRE 2 : Dérogation au principe de la courte prescription

Les actions nées du contrat de transport de marchandises sont certes soumises à une courte prescription, à savoir une année en transport routier et maritime et deux ans en aérien. Toutefois, des dérogations à ce principe sont possibles. Cette durée, au-delà de laquelle aucune action en justice ne peut être intentée, n'est pas figée. Des mécanismes permettent de la prolonger soit légalement (section 1) soit les aménager conventionnellement (section II) .

SECTION 1 : Prolongement légal

Le législateur, même en adoptant la courte prescription en droit des transports, il a institué aussi des exceptions, permettant d'allonger ces délais. Il s'agit en l'occurrence des causes d'interruption et de suspension de ces délais. Ces causes, telles qu'instituées par le droit interne, revêtent une importance considérable puisqu'elles peuvent trouver à s'appliquer dans divers cas.

En effet, même si certaines conventions internationales, telle que la CMR¹⁸³, prévoient des cas précis de suspension ou d'interruption, elles renvoient aussi à la loi du tribunal saisi ou à la loi du contrat pour régler l'interruption ou la suspension du contrat¹⁸⁴.

I. Interruption du délai de prescription

Au regard du droit marocain, les causes légales d'interruption de la prescription se trouvent dans les articles 381 et 382 du D.O.C. ; En France, ces causes découlent des articles 2240, 2241 et 2244 du Code civil.

¹⁸¹ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, Jurisclasseur Transport, *op.cit.*, n° 79

¹⁸² CA Aix-en-Provence, 10 mars 1994, arrêt, BTL 1994, p. 624

¹⁸³ L'article 32, alinéa 3 de la CMR dispose : « Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus (concernant la réclamation écrite), la suspension de la prescription est régie par la loi de la juridiction saisie. Il en est de même en ce qui concerne l'interruption de la prescription »

¹⁸⁴ I.Bon Garcin, M. Bernadet, *Précis Droit des transports*, *op.cit.*, p.527

Conformément aux deux législations, il apparaît que les causes légales d'interruption de la prescription, peuvent résulter soit du comportement du créancier¹⁸⁵, soit du comportement du débiteur par la reconnaissance par ce dernier des droits de son créancier¹⁸⁶.

A. Les causes légales d'interruption de la prescription

Il y a trois causes d'interruption résultant du comportement du créancier, il s'agit en l'occurrence de la demande judiciaire ou extrajudiciaire, de la demande d'admission de la créance à la faillite du débiteur et d'un acte conservatoire ou d'exécution entrepris sur les biens du débiteur, ou pour toute requête afin d'être autorisé à procéder à un acte de ce genre¹⁸⁷.

Suite à la réforme de la prescription de 2008¹⁸⁸, le nouvel article 2241 du Code civil énonce que la demande en justice interrompt le délai de prescription « lorsque l'acte de saisine de la juridiction est annulé par l'effet d'un vice de procédure ».

Il faut signaler aussi que d'après la doctrine marocaine¹⁸⁹, la demande en justice n'est pas interruptive de la prescription en cas de désistement du demandeur ou si elle a été rejetée pour une raison autre que le vice de forme, telle que le défaut de qualité ou en cas de nullité de fond de l'assignation.

Il est à préciser aussi que le code civil français dispose clairement à travers son article 2243¹⁹⁰ que : « L'interruption est non avenue si le demandeur se désiste de sa demande ou laisse périmer l'instance, ou si sa demande est définitivement rejetée ».

La prescription est également interrompue par la reconnaissance par le débiteur du droit du réclamant. Certes, le législateur marocain¹⁹¹ et le législateur

¹⁸⁵ Article 381 du D.O.C,

¹⁸⁶ Article 382 du D.O.C.

¹⁸⁷ M. Alcouzbari, Théorie des obligations à la lumière du droit marocain des obligations et des contrats, op.cit., p. 548

¹⁸⁸ Il s'agit de la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 qui a modifié de façon significative le régime de la prescription en matière civile. Cette réforme, entrée en vigueur le 19 juin 2008, a une incidence sur le régime des prescriptions applicables aux transports terrestres de marchandises. Et même si la durée des délais de prescription propres aux transports n'a pas été touchée, les changements en matière de suspension et d'interruption de la prescription intéressent directement ces prescriptions. Il en est de même des nouvelles dispositions régissant les aménagements conventionnels de la prescription. »

¹⁸⁹ M. Al couzbari, *op.cit.*, p.552

¹⁹⁰ Version actuelle...

¹⁹¹ A travers l'article 382 du D.O.C qui dispose : « La prescription est également interrompue par tout acte par lequel le débiteur reconnaît le droit de celui contre lequel il avait commencé à prescrire. »

français¹⁹² sont unanimes sur ce concept ; toutefois, le législateur marocain va en déployer des exemples¹⁹³, tels qu'en cas de compte arrêté, si le débiteur paye un acompte, lorsque ce paiement résulte d'un acte ayant date certaine ; s'il demande un délai pour payer ; s'il fournit une caution ou autre garantie ; s'il oppose la compensation à la demande de paiement du créancier.

Ce qui n'est pas le cas en France où il n'existe pas de définition légale ni même jurisprudentielle de la reconnaissance du droit du réclamant. Et d'après la doctrine¹⁹⁴, pour produire un tel effet interruptif, le comportement ou les écrits du débiteur doivent constituer une reconnaissance dénuée de toute équivoque du droit du réclamant. Quant à la jurisprudence¹⁹⁵, elle considère qu'il revient aux juges d'apprécier, au cas par cas, le comportement du débiteur et de l'analyser ou non en une reconnaissance du droit de son créancier.

Cela dit, toutes ces causes légales d'interruption de la prescription n'ont qu'un effet relatif.

B. Les 'effet de l'interruption de la prescription

L'interruption de la prescription anéantit le temps déjà couru, de sorte qu'à compter de l'acte interruptif, le délai de prescription repart à zéro¹⁹⁶. C'est ainsi que la décrit l'article 383 du D.O.C. en disposant que: « Lorsque la prescription est valablement interrompue, le temps écoulé jusqu'à l'acte interruptif n'est pas compté aux effets de la prescription, et un nouveau délai de prescription commence à partir du moment où l'acte interruptif a cessé de produire son effet».

Pour sa part, l'article 2231 du code civil Français la définit ainsi : « l'interruption efface le délai de prescription acquis, elle fait courir un nouveau délai de même durée que l'ancien ». L'interruption de la prescription est donc une sorte de jouvence pour les droits du créancier; elle renouvelle le temps requis pour les éteindre par le seul effet de la volonté d'une partie¹⁹⁷.

¹⁹² A travers l'article 2240 du code civil français qui dispose : « La reconnaissance par le débiteur du droit de celui contre lequel il prescrivait interrompt le délai de prescription ».

¹⁹³ L'article 382 du D.O.C. ajoute : « par exemple, s'il y a eu compte arrêté ; s'il paye un acompte, lorsque ce paiement résulte d'un acte ayant date certaine ; s'il demande un délai pour payer ; s'il fournit une caution ou autre garantie ; s'il oppose la compensation à la demande de paiement du créancier. »

¹⁹⁴ I.Bon Garcin, M. Bernadet, *op.cit.*, p. 528

¹⁹⁵ CA Nîmes, 20 mars 2003, arrêt, n° 01/3185, JurisData n° 2003-224641

CA Paris 11 mars 2004, arrêt, n° 2001/15672, JurisData n° 2004-273803

¹⁹⁶ P. Le Tourneau, *droit de la responsabilité et des contrats*, 9^{ème} édition, Dalloz Action, Avril 2012, p. 823

¹⁹⁷ P. Le Tourneau, *op.cit.*, p. 823

L'interruption ne possède qu'un effet relatif, en ce sens qu'elle ne profite qu'à celui qui est à l'origine de l'événement qui la cause. De ce fait, l'effet interruptif ne profite qu'à l'auteur de l'assignation.

Il convient de préciser aussi que selon la jurisprudence, l'assignation ne produit pas davantage d'effets réciproques. De ce fait, l'action du commissionnaire de transport en paiement de sa facture ne saurait interrompre le délai annal au profit de l'expéditeur ou du destinataire réclamant réparation d'une perte ou d'une avarie¹⁹⁸.

De même, l'action de l'assureur contre l'assuré n'a pas d'incidence sur la prescription d'une éventuelle action de ce dernier contre la compagnie, bien que ces deux actions aient le même contrat pour fondement, le même sinistre pour origine et mettent en jeu la même clause d'exclusion de garantie¹⁹⁹. Enfin l'interruption de l'action principale ne s'étend pas à la demande reconventionnelle²⁰⁰.

II. Suspension de la prescription

Contrairement à l'interruption, la suspension permet de " geler " la prescription de manière à ce que le délai reprenne son cours pour le temps qui reste à accomplir²⁰¹. Ce délai se trouve donc figé suite à un accord entre les parties ou bien en raison d'un événement qui place un créancier dans une situation telle qu'il lui est soit impossible soit très difficile d'agir en exécution d'un droit²⁰².

A. Les causes de suspension de la prescription

En droit marocain, les causes de suspension de la prescription peuvent être liées soit à la personne, dans le sens où la prescription ne court pas contre celui qui ne peut agir, soit à un empêchement matériel²⁰³.

Le législateur marocain, après avoir répertorié les cas de suspension en faveur de certaines personnes a institué au dernier alinéa de l'article 380 un principe général

¹⁹⁸ CA Montpellier, 18 juin 1981, arrêt, BT 1981, p. 511

CA Besançon, 23 sept. 1992, arrêt, BTL 1993, p. 11

¹⁹⁹ C.Cass., 1re Ch.civ., 11 févr. 1992, arrêt, Bull. civ. 1992, n° 44

²⁰⁰ C.Cass., Ch. com., 1er oct. 1991, arrêt, Bull. civ. 1991, n° 276

²⁰¹ <http://www.contactassurances.fr/La-prescription-en-droit-des-transports--249.html>

²⁰² F. Terré, Ph. Simler et Y. Lequette, *Droit civil, Les obligations*, Précis Dalloz, 10e édition, 2009, n° 1496

²⁰³ M. Al couzbari, *op.cit.*, p. 562

selon lequel : « la prescription ne court pas lorsque le créancier s'est trouvé en fait dans l'impossibilité d'agir dans le délai établi pour la prescription »²⁰⁴.

Il poursuit dans le dernier alinéa que « la prescription n'a pas lieu lorsque le créancier s'est trouvé dans l'impossibilité d'agir dans le délai établi pour la prescription ».

Toutefois, l'évaluation de cette impossibilité d'agir est laissée à l'appréciation souveraine du juge, qui peut y percevoir ou pas une cause de suspension de la prescription. Dans ce sens, la cour de cassation²⁰⁵ a décidé que les juges du fond, une fois saisis d'une exception tendant à faire valoir la prescription de l'action, apprécient souverainement si les circonstances constitutives de « l'impossibilité d'agir » invoquées par le demandeur, en application de l'article 380, sont réunies.

Il s'étend aussi aux cas où l'empêchement d'exercer ce droit est dû à des circonstances matérielles qui s'approchent de la force majeure, tel que par exemple des troubles constituant une impossibilité pour un créancier d'exercer efficacement des poursuites devant un tribunal²⁰⁶. Position confirmée par un arrêt de la cour d'appel de Rabat ²⁰⁷. De ce fait, la prescription est suspendue tant que l'empêchement matériel continue. Et, là encore, c'est aux juges de fond qu'il appartient d'apprécier la portée de cet empêchement.²⁰⁸

La jurisprudence française, en se basant sur l'article 2234 du Code civil susmentionné considère que lorsqu'une personne ne peut agir pour avoir ignoré de manière légitime la naissance de son droit, le délai de prescription annale est suspendu.

En droit français, la loi du 17 juin 2008 a consacré la position jurisprudentielle, elle même reprise d'un ancien adage « *Contra non valentem agere non currit praescriptio* »²⁰⁹, en énonçant dans son article 2234 du Code civil que « La prescription ne court pas ou est suspendue contre celui qui est dans l'impossibilité d'agir par suite d'un empêchement résultant de la loi, de la convention ou de la force majeure »²¹⁰. Et de la sorte, la législation française a

²⁰⁴ M. Al couzbari, *op.cit.*, p.568

²⁰⁵ C.Cass., Ch. civile, 5 dec.1961, arrêt, R.M.D., 1962, p.832 ; R.A.C.A.R., tome 22, p.197

²⁰⁶ M. Al couzbari, *op.cit.*, p.570

²⁰⁷ CA Rabat, 14 mai 1918, arrêt, R.L.J.M., 1919, p.78

²⁰⁸ M. Al couzbari, *op.cit.*, p.571

²⁰⁹ C'est-à-dire qu'on ne peut reprocher l'inaction du créancier menacé par la prescription tant qu'il ne peut exercer d'action en justice

²¹⁰ I.Bon Garcin, M. Bernadet, *op.cit.*, p.530

rejoint celle du Maroc.²¹¹

Outre cette consécration dont l'application est limitée, cette loi a créé deux nouveaux cas de suspension qui présentent un intérêt en droit des transports ; à savoir la suspension en cas de tentatives d'arrangement amiable et la suspension en cas d'adoption d'une mesure d'instruction.²¹²

Ainsi, pour inciter au recours aux règlements amiables tout en protégeant les intérêts des créanciers, le législateur a consacré, lors de la loi du 17 juin 2008, l'effet suspensif de la négociation en décidant à l'article 2238 du Code civil que « La prescription est suspendue à compter du jour ou, après la survenance d'un litige, les parties conviennent de recourir à la médiation ou à la conciliation ou, à défaut d'accord écrit, à compter du jour de la première réunion de médiation ou de conciliation ».

L'autre innovation de cette loi française sur la prescription est la suspension suite à une mesure d'instruction avant tout procès.

Depuis la réforme opérée par la loi du 17 juin 2008, l'article 2239, alinéa 1er du Code civil prévoit que « La prescription est également suspendue lorsque le juge fait droit à une demande de mesure d'instruction présentée avant tout procès. Le délai de prescription recommence à courir, pour une durée qui ne peut être inférieure à six mois, à compter du jour où la mesure a été exécutée »²¹³.

Par conséquent, désormais, la décision du juge qui fait droit à la mesure d'instruction avant tout procès possède un effet suspensif de la prescription. La prescription annale édictée par l'article L. 133-6 du Code de commerce peut donc être suspendue lorsque le juge accorde, par référé ou sur requête, une mesure d'instruction in futurum sur le fondement de l'article 145 du Code de procédure civile²¹⁴.

B. Les effets de la suspension de la prescription

²¹¹ Notons à ce propos qu'avant la réforme de la prescription, le législateur français avait énuméré de façon restrictive les causes de suspension de la prescription liées aux personnes en délaissant la règle traditionnelle selon laquelle la prescription est suspendue en faveur du créancier qui ne peut agir suite à un empêchement

²¹² O.staes, « La loi n° 2008-561 et le régime des prescriptions applicables aux transports terrestres de marchandises », *étude préc.*, n°6

²¹³ F.Petit, *op.cit.*, n°72

²¹⁴ L'article 145 du CPC Français dispose que:« S'il existe un motif légitime de conserver ou d'établir avant tout procès la preuve de faits dont pourrait dépendre la solution d'un litige, les mesures d'instruction légalement admissibles peuvent être ordonnées à la demande de tout intéressé, sur requête ou en référé. »

On peut schématiser les effets de la suspension de la prescription autour des deux règles suivantes : D'abord, après l'avènement d'une cause suspensive de la prescription, le cours de cette prescription s'arrête. Lorsque la cause en question disparaît, le délai de prescription reprend cours, sa date d'échéance étant reportée d'une période égale à celle durant laquelle il a été suspendu.

Ensuite, la suspension ne profite, en principe, qu'à celui qui l'obtient à quelques exceptions concernant les obligations indivisibles, dont la suspension de la prescription opérée en faveur d'un créancier profite aux autres créanciers.

En droit des transports, il est à remarquer que la suspension ayant un effet relatif, elle ne profite qu'à celui qui l'obtient et non à l'ensemble des personnes concernées par un contrat de transport et les actions qu'il fait naître. La suspension ne produit ses effets qu'entre les personnes touchées par la cause qui la génère.

A ces causes légales, les parties peuvent ajouter des aménagements conventionnelles de la prescription.

SECTION 2 : Aménagements conventionnels de la prescription

Il s'agira d'appréhender les aménagements en droit marocain et en droit français.

I. Les aménagements conventionnels en droit français

En France, avant la réforme, le Code civil ne prévoyait pas de disposition réglementant les aménagements conventionnels de la prescription. La jurisprudence appréciait les accords des parties à la lumière de l'article 2220 du Code civil qui énonçait « On ne peut, d'avance, renoncer à la prescription : on peut renoncer à la prescription acquise ». Si cette disposition a été reprise avec une formulation un peu différente dans l'article 2250 du Code civil, l'apport de la réforme a été de préciser à l'article 2254 du Code civil ²¹⁵ le régime des aménagements conventionnels de la prescription²¹⁶.

²¹⁵ L'article 2254 du code civil dispose: « La durée de la prescription peut être abrégée ou allongée par accord des parties. Elle ne peut toutefois être réduite à moins d'un an ni étendue à plus de dix ans. Les parties peuvent également, d'un commun accord, ajouter aux causes de suspension ou d'interruption de la prescription prévus par la loi. Les dispositions des deux alinéas précédents ne sont pas applicables aux actions en paiement ou en répétition des salaires, arrérages de rente, pensions alimentaires, loyers, fermages, charges locatives, intérêts des sommes prêtées et, généralement, aux actions en paiement de tout ce qui est payable par années ou à des termes périodiques plus courts. »

²¹⁶ O. Staes, étude préc., n° 29

Outre l'aménagement de la durée de la prescription, l'article 2254 du Code civil permet aux parties, dans son alinéa 2, de s'accorder pour ajouter aux causes de suspension ou d'interruption de la prescription prévues par la loi. Les parties aux contrats de transport pourront donc insérer une clause selon laquelle la prescription annale sera interrompue par une lettre recommandée avec demande d'avis de réception²¹⁷.

II. Les aménagements conventionnels en droit marocain

Au Maroc, l'article 375 du D.O.C. dispose que : « Les parties ne peuvent, par des conventions particulières, proroger le délai de la prescription au-delà des quinze ans fixés par la loi. ». D'après un auteur²¹⁸, même si ce texte se focalise sur la longue prescription, il est indéniable, par contre, que le principe qu'il dégage puisse s'appliquer à toutes les durées de prescription. Et partant, cette prohibition s'appliquera autant à la prescription normale de 15 ans qu'à la courte prescription de 5 ans, 2 ans ou d'un an.

Il ajoute que si l'aménagement conventionnel par prolongement d'avance du délai de prescription signifiera la renonciation d'avance à cette prescription, et s'opposera ainsi à l'article 373 du DOC ; cela n'est pas le cas de la prorogation conventionnelle, qui a lieu une fois que la prescription a commencé à courir et que les parties y ont trouvé un intérêt commun²¹⁹.

Il convient aussi de distinguer les aménagements conventionnels qui prolongent la durée de la prescription et ceux qui l'écourtent. A ce propos, bien que l'article 375 du D.O.C n'a pas évoqué ces dernières, on peut en déduire à contrario, qu'en interdisant les conventions allongeant les délais de prescription, il a implicitement autorisé celles qui les écourtent²²⁰.

La prescription en droit interne de transport de marchandises, comme toute prescription extinctive d'ailleurs, n'est pas exclusivement liée à l'écoulement d'un délai au terme duquel le transporteur serait nécessairement libéré.

Que ça soit l'écoulement du délai qu'à son expiration, créancier et débiteur peuvent influencer la mise en œuvre de la prescription.

Ces précisions ayant été apportées à propos de la prescription en droit des

²¹⁷ O. Staes, étude préc., n° 33

²¹⁸ M. Al couzbari, *op.cit.*, p.574

²¹⁹ M. Al couzbari, *op.cit.*, p.57

²²⁰ M. Al couzbari, *op.cit.* p.574 et 575.

transports de marchandises, telle qu'instituée par le législateur national, il est logique de s'interroger sur comment cette dernière fut encadrée par les conventions internationales tout en essayant de faire le rapprochement entre les modes de transport traités.

PARTIE 2 : LE RECADRAGE DE LA PRESCRIPTION PAR LE DROIT INTERNATIONAL

Dans un monde où la libéralisation des échanges s'impose, la multiplication des moyens de transport et des marchandises échangées a été telle que le transport international revête une importance cruciale. Le droit des transports révèle en outre, une certaine tendance à la spécialisation, chaque mode de transport tend à avoir sa propre réglementation.

Il ne fait aucun doute que l'objet principal de la mise en place des conventions internationales en matière de transport est de combler les insuffisances des lois internes et par conséquent d'harmoniser certaines règles et notions²²¹. Toutefois, l'efficacité des conventions internationales dépend de leur valeur vis-à-vis du droit interne, c'est-à-dire de la supériorité de leurs normes en cas de conflit avec les dispositions de l'ordre juridique interne²²².

Il est à remarquer par ailleurs, qu'en matière de transport international, le droit

²²¹ Ainsi, en principe, les engagements internationaux prévalent sur le droit interne, d'ailleurs l'article 27 de la Convention de Vienne sur les dispositions des traités de 1966 prévoit qu'« une partie ne peut invoquer les dispositions de son droit interne comme justifiant la non-exécution d'un traité ».

²²² G. Nael, « La valeur des instruments internationaux vis-à-vis du droit interne des États de l'Orient arabe », http://www.acihl.org/articles.htm?article_id=24

interne a une incidence dans deux types de situations. D'une part, lorsque l'action n'est pas réglementée par les conventions internationales régissant le droit des transports. La prescription de cette action peut alors être soumise au droit national soit en raison de conventions internationales, soit par application des dispositions nationales de conflits de lois. D'autre part, lorsque les conventions internationales spécifiques au droit des transports applicables à l'action en justice renvoient à la loi du tribunal saisi ou à la loi du contrat pour régler la suspension ou l'interruption de la prescription²²³. Il s'ensuit que chaque convention renvoie à des normes de prescription spécifiques à chaque mode de transport qui peuvent se rejoindre dans certains cas.

Le but des conventions internationales étant l'unification des règles relatives à l'exécution du contrat de transport ; ces conventions constituent de ce fait un droit uniforme applicable dans tous les Etats signataires, qui s'impose et se substitue aux droits nationaux et présente par là même, le caractère d'une loi internationale²²⁴.

Il est à préciser qu'à chaque mode de transport correspondent des conventions internationales spécifiques. Ainsi, En transport routier, la convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR²²⁵, soumet les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports qui y sont assujettis²²⁶ à la prescription d'un an, ou trois ans en cas de dol ou faute considérée comme tel par la loi du tribunal saisi²²⁷.

En transport maritime, il ya coexistence de deux régimes juridiques distincts, dont l'un est issu de la convention de Bruxelles du 25 août 1924, et ses Protocoles de 1968 et 1979 nommés règles de La Haye-Visby²²⁸, et l'autre étant l'apanage de la convention des Nations Unies du 31 mars 1978, dite règles de Hambourg²²⁹.

²²³ O.staes, « La loi n° 2008-561 et le régime des prescriptions applicables aux transports terrestres de marchandises », art.prec., n°4

²²⁴F. Letacq, « Droit des transports internationaux des marchandises », IDIT, p. 3, www.idit.asso.fr

²²⁵ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route en date du 19 mai 1956 (CMR). Le Maroc y a adhéré le 23 février 1995.

²²⁶ La CMR régit obligatoirement tout contrat de transport de marchandises par route, à titre onéreux, réalisé entre deux pays différents dont l'un au moins est contractant. Etant relative au contrat de transport, elle ne régit que les rapports entre un transporteur et son chargeur. Elle ne s'applique pas, pour autant, au contrat de commission de transport entre un commissionnaire de transport et son donneur d'ordre.

²²⁷ C'est ce qui ressort de l'article 32, alinéa 1 de la CMR

²²⁸ Les règles de La Haye-Visby s'appliquent au connaissance relatif à un transport maritime international si le BL est émis dans un Etat contractant, ou le transport a lieu au départ d'un port dans un Etat contractant, ou le BL comporte une clause paramount. La France est partie aux règles de La Haye – Visby.

²²⁹ Les règles de Hambourg 1978, soumettent à leurs dispositions tout transport maritime à destination d'un Etat partie dès lors que le contrat est constaté dans un connaissance ou tout autre document tel

En transport aérien, la convention de Montréal du 28 mai 1999²³⁰, laquelle s'est normalement substituée à la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et à ses différents protocoles, vise tous les transports aériens dans lesquels le point de départ et le point de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats contractants à la convention ; soit sur le territoire d'un même Etat contractant, si une escale est prévue sur le territoire d'un autre pays même si ce dernier n'est pas contractant.

Que ça soit en transport routier, maritime ou aérien, les différentes conventions semblent se rejoindre concernant les prolongements des délais en revanche, des divergences réapparaissent dès lors qu'il s'agit du domaine ou de la computation de ces délais

CHAPITRE 1 - Divergence quant au domaine et à la computation

Il ne fait aucun doute que le droit des transports révèle une certaine tendance à la spécialisation, chaque mode de transport aspirant à avoir sa propre réglementation. Par conséquent, chaque type de convention a un domaine de prescription spécifique, ainsi que des règles de computation particulière.

SECTION 1- Un domaine spécifique au regard de chaque type de convention

Le domaine de la prescription en transport international est fonction de chaque type de convention, chacune édictant un domaine spécifique.

I. La prescription édictée par la CMR : un domaine élargi

En pratique, le champ d'application de la CMR donne lieu à une abondante jurisprudence, qui reflète le développement considérable des transports routiers à notre époque. Les litiges trouvent souvent leur raison d'être dans un problème de prescription : la CMR prévoit une prescription variable dans le temps suivant la nature du dommage, le point de départ n'étant pas le même qu'en droit interne²³¹, d'où l'intérêt d'invoquer plutôt la CMR²³², ou plutôt la prescription de droit

qu'un "sea way bill" ou un "data freight receipt". Elles s'appliquent aussi, si le port de chargement ou celui de déchargement est dans un Etat contractant ou si le BL renvoie à la convention.

²³⁰ Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, dite convention de Montréal à laquelle le Maroc a adhéré de 15/04/10, elle a pris effet au Maroc le 14/06/10

²³² Spécialement son article 32

interne²³³ de suivant la partie qui agit.

Dans d'autres cas, le problème du champ d'application de la CMR sera débattu à propos de la forclusion ignorée par la CMR, sauf en cas de retard, alors qu'elle est prévue par l'article 475 du code de commerce marocain et l'article L. 133-3 du Code de commerce Français²³⁴.

Cette prescription de la CMR, par sa formule générale, qui vise "les transports" et non pas "les contrats de transport" atteint toutes les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à cette convention. Cependant, certaines actions échappent tout de même à cette prescription pour des raisons diverses. Aussi pour délimiter son domaine d'application, il convient de distinguer plusieurs situations²³⁵.

Il s'agit en l'occurrence des actions relatives à l'exécution du transport, des actions relatives à l'accomplissement des formalités douanières, du recours entre transporteurs successifs, du recours concernant les transporteurs combinés et de l'exclusion des actions et recours contre les commissionnaires de transport.

A. Actions relatives à l'exécution du transport

La prescription édictée par l'article 32 de la CMR²³⁶, en s'appliquant aux actions auxquelles peuvent donner lieu les transports, vise aussi bien les actions intentées par l'expéditeur ou le destinataire contre le transporteur routier international que

²³³ Article 389-4 du D.O.C. marocain et article L. 133-6 du Code de commerce Français

²³⁴ M. Tilche, « CMR, quel champ d'application », BTL 1996, p. 168 et s.

²³⁵ O. Staes, Juris-Classeur Transport, « Transport routier international, Responsabilité du transporteur routier international de marchandises, Exercice des actions en justice », *op.cit.*, n°22

²³⁶ L'article 32 de la CMR dispose : « 1. - Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans.

La prescription court
a) dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée ;
b) dans le cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur ;
c) dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport. Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

2. - Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

3. - Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, la suspension de la prescription est régie par la loi de la juridiction saisie. Il en est de même en ce qui concerne l'interruption de la prescription.

4. - L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception. »

les actions intentées par le transporteur contre son client. Elle s'applique de ce fait aux actions en responsabilité pour perte, avarie ou retard, non-encaissement d'un remboursement, défaut d'avis de souffrance, etc., intentées contre le transporteur routier international.

Elle s'applique également aux actions intentées par le transporteur contre l'expéditeur ou le destinataire en paiement des frais de transport, d'immobilisation du véhicule ou encore en réparation des dommages subis par ces mêmes véhicules ou ses installations ou tendant à récupérer sur le destinataire un remboursement non encaissé à la livraison.

Et ce, peu importe le caractère de l'action ; action principale, demandes incidentes et actions en garanties. De même, la Cour de cassation a soumis l'action directe du transporteur à la prescription de l'article 32 de la CMR.

1. Actions principale, demandes incidences et action en garantie

D'après la jurisprudence, cette prescription s'applique aussi bien aux actions principales, qu'aux demandes reconventionnelles et aux actions récursoires²³⁷. Elle s'applique également au recours exercé par le commissionnaire de transport contre le transporteur routier international auquel il a confié la marchandise²³⁸.

L'action contre le transporteur routier international doit donc être obligatoirement intentée dans le délai d'un an qu'il s'agisse d'une action principale ou d'une action en garantie. Le délai d'un mois prévu par l'article L. 133-6, alinéa 4 du Code de commerce pour l'exercice des actions en garantie est inapplicable au recours d'un commissionnaire de transport contre le voiturier qu'il s'est substitué pour l'exécution d'un transport régi par la CMR²³⁹.

2. Action directe en paiement du transport contre le destinataire

La CMR étant muette sur l'action directe du transporteur contre le destinataire, la question a été posée de savoir si l'action directe reconnue par certains droits nationaux est admise dans le cadre d'un transport soumis à la CMR et, dans l'affirmative, quelle est la prescription applicable à cette action directe : celle du

²³⁷ C.Cass., Ch. com., 25 janv. 1972, BT 1972, p. 148 ; Rev. dr. uniforme 1973, p. 182.

C.Cass., Ch. com., 8 janv. 1985, arrêt, BT 1985, p.169

²³⁸ O. Staes, Juris-Classeur Transport, *op.cit.*, n° 24

²³⁹ C. Cass., Ch. com., 21 juin 1982, arrêt, BT 1982, p. 416

CA Paris, 7e ch., sect. A, 30 mai 1984, arrêt, Gaz. Pal. 1984, jurispr. p. 680

droit national ou bien celle de l'article 32 de la CMR²⁴⁰ ?

La Cour de cassation Française²⁴¹ a reconnu au transporteur, le droit d'invoquer l'action directe de l'article L. 132-8 du Code de commerce²⁴². Pour déterminer le droit national applicable, la Cour de cassation a décidé "qu'il convient, par application de l'article 4 de la Convention de Rome du 19 juin 1980²⁴³, de soumettre cette action directe à la loi avec laquelle le contrat présente les liens les plus étroits; que, selon le paragraphe 4 de cet article 4, le contrat de transport est présumé avoir les liens les plus étroits avec le pays dans lequel le transporteur a son établissement principal et où est situé le lieu de chargement ou de déchargement".

La Cour de cassation poursuit en précisant que "dans le cadre d'un transport soumis à la Convention du 19 mai 1956, la prescription de l'action directe en paiement des prestations du transporteur à l'encontre du destinataire est soumise aux dispositions de l'article 32 de cette Convention".

Cependant cette solution n'a pas été suivie par la cour d'appel d'Aix-en-Provence²⁴⁴ qui, dans un arrêt rendu, le 6 décembre 2007, a considéré que "dès lors que le silence du droit international conduit à l'écarter au profit du droit national, il n'existe aucun motif de le faire revivre, l'action devant être examinée dans toutes ses composantes au regard du seul droit national. Rien ne permet non plus de dissocier le fond et la prescription, la seconde n'étant pas séparable du premier"²⁴⁵.

B. Actions relatives à l'accomplissement des formalités douanières

À cet égard, la question s'est posée de savoir si cette prescription devait s'appliquer également aux actions intentées par le transporteur contre son client en recouvrement des avances faites pour lui lors de l'accomplissement des formalités douanières. En droit interne français, la jurisprudence distingue dans ce cas d'un côté les actions concernant le contrat de transport qui sont soumises à

²⁴⁰ O. Staes, *Juris-Classeur Transport*, *op.cit.*, n° 25

²⁴¹ C.Cass., Ch. com., 24 mars 2004, arrêt, n° 02-16.573, *JurisData* n° 2004-022977 ; *Bull. civ.* 2004, IV, n° 63

²⁴² L'article L.132-8 du Code de commerce prévoit que le « voiturier a (...) une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix du transport. Toute clause contraire est réputée non écrite ».

²⁴³ La convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles est une convention internationale signée dans le cadre de la [Communauté économique européenne](#), qui a pour but de déterminer la loi applicable aux contrats dans le cadre communautaire. Signée à [Rome](#) le [19 juin 1980](#) entre les États membres de la Communauté, elle est entrée en vigueur le [1^{er} avril 1991](#)

²⁴⁴ CA Aix-en-Provence, 6 déc.2007, arrêt, n° 06/10195, *Légifrance*.

²⁴⁵ O. Staes, *Juris-Classeur Transport*, *op.cit.*, n° 25

la prescription annale et d'un autre coté celles concernant l'exécution du contrat de mandat qui sont soumises à la prescription de droit commun²⁴⁶

Lorsqu'il s'agit d'un contrat de transport international, l'accomplissement des formalités douanières apparaît comme étant l'accessoire indispensable de l'exécution du contrat de transport. Il n'y a pas transport international s'il n'y a pas franchissement de frontière. L'exécution des formalités douanières pourrait alors s'intégrer à l'exécution du contrat de transport et en suivre le régime.

C. Recours entre transporteurs successifs

A cet égard, il convient de distinguer suivant que le recours est exercé avant ou après le paiement de l'indemnité.

1. Avant le paiement de l'indemnité

La jurisprudence estime qu'il ne peut être question de prescription dans les rapports entre transporteurs successifs tant qu'il n'y a pas eu condamnation de l'un d'eux ou versement d'une indemnité convenue à l'amiable. En conséquence, lorsque le premier transporteur est assigné par l'expéditeur, il peut appeler en garantie les transporteurs subséquents plus d'un an après la livraison²⁴⁷.

2. Après le paiement de l'indemnité

Dans ce cas, les recours entre transporteurs sont soumis à la même prescription que les litiges entre usagers et transporteurs, c'est ce qui se déduit de l'article 39 al4 de la CMR²⁴⁸.

Autrement dit, le délai de prescription pour agir est d'un an ou trois ans s'il y a eu dol ou faute équivalente au dol. Et d'après un arrêt de la cour d'appel de Nancy²⁴⁹, ce délai court à compter de la décision de justice définitive.

D. Recours concernant les transporteurs combinés

²⁴⁶ CA Paris, 6 avr. 1981, arrêt, BT 1981, p. 246

CA Paris, 16 sept. 1982, arrêt, BT 1983, p. 95

C. Cass., Ch. com., 30 mai 1995, arrêt, n° 93-17.240, BTL 1995, p. 435

²⁴⁷ C. Cass., Ch. com., 25 janv. 1972, arrêt, BT 1972, p. 148

²⁴⁸ D'après l'alinéa 4 de l'article 39 de la CMR : « Les dispositions de l'article 32 sont applicables aux recours entre transporteurs. La prescription court, toutefois, soit à partir du jour d'une décision de justice définitive fixant l'indemnité à payer en vertu des dispositions de la présente Convention, soit, au cas où il n'y aurait pas eu de telle décision, à partir du jour du paiement effectif »

²⁴⁹ CA Nancy, 2e ch., 29 nov. 1994, arrêt, JurisData n° 1994-000032; BTL 1995, p. 17

La CMR distingue nettement, d'un côté, le régime de responsabilité régissant les transporteurs internationaux et, de l'autre, le régime des actions en justice et des réclamations qu'elle règle dans des chapitres différents. En conséquence, lorsqu'il s'agit d'un transport combiné route-mer ou d'un transport mixte rail-route, l'article 2 renvoie au droit maritime ou au droit des transports ferroviaires pour déterminer uniquement la responsabilité du transporteur routier. Toutefois, d'après un arrêt de la cour d'appel d'Aix en Provence²⁵⁰, ce renvoi ne s'étend pas au régime de l'action en justice, de sorte que la prescription de cette dernière continue de relever de l'article 32 de la CMR.

E. Exclusion des actions et recours contre les commissionnaires de transport

D'après la jurisprudence²⁵¹ La prescription édictée par l'article 32 de la CMR ne s'applique pas aux actions intentées entre commettant et commissionnaire de transport parce que la CMR ne concerne pas le contrat de commission de transport. Elle ne s'applique pas a fortiori aux recours exercés entre commissionnaires qui sont fondés sur la cession du contrat de commission²⁵². Les rapports entre commettants et commissionnaires et les rapports entre commissionnaires entre eux demeurent régis par la loi nationale déclarée applicable au contrat de commission par le système de conflit de lois du juge saisi²⁵³.

Lorsque le droit national trouve à s'appliquer, ces actions sont soumises à la prescription annale de l'article 389-4 du D.O.C. au Maroc ou celle de l'article L. 133-6 du Code de commerce en France.

II. La prescription issue des conventions aériennes : un domaine délicat

En droit aérien, les règles relatives à la constatation des dommages sont différentes des autres modes. Le droit aérien ne distingue pas le caractère apparent ou non des dommages mais établit une distinction entre les avaries et les pertes²⁵⁴.

²⁵⁰ CA Aix-en-Provence, 30 mai 1991, arrêt, DMF 1992, p. 194, note P. Bonacies

²⁵¹ CA Douai, 25 oct. 1974, arrêt, BT 1975, p. 48

²⁵² CA Paris, 20 mars 1972, arrêt, BT 1972, p. 182

CA Rouen, 16 juin 1972, arrêt, BT 1972, p. 379

²⁵³ CA Paris, 20 mars 1972, arrêt, BT 1972, p. 182

CA Paris, 11 oct. 1989, arrêt, BT 1990, p. 294

²⁵⁴ F. Letacq, « Droit des transports internationaux des marchandises », www.idit.asso.fr

Il existe d'abord, sauf en cas de fraude, une fin de non recevoir en cas d'avarie ou de retard des marchandises, ensuite l'action en responsabilité contre le transporteur aérien se prescrit par deux ans.

A. Fin de non-recevoir

Les articles 26 de la convention de Varsovie et 31 de la convention de Montréal posent deux règles ; D'abord, une règle générale selon laquelle le destinataire doit apporter la preuve que le dommage existait au moment de la livraison. Cela est fait par une réserve inscrite sur le titre de transport au moment de la livraison²⁵⁵. À défaut, il y a présomption de livraison conforme²⁵⁶ que le demandeur ne peut faire tomber qu'en établissant avec certitude que le dommage s'est produit alors que la marchandise ou le bagage enregistré était sous la garde du transporteur.

Ensuite, une règle spéciale à l'avarie et au retard ; les paragraphes 2 et 4 desdits articles frappent d'irrecevabilité, sans examen au fond, toute action contre le transporteur lorsque le destinataire ne lui a pas adressé une protestation dans un certain délai; sauf en cas de fraude de ce dernier²⁵⁷.

Position entérinée par la jurisprudence marocaine; En effet, La Cour suprême²⁵⁸ a cassé un arrêt de la cour d'appel de Casa²⁵⁹, en invoquant que la non présentation de la protestation au sujet du retard dans le transport aérien en application des dispositions de la clause 26 de la convention de Varsovie, avec ses modifications, est susceptible de rendre l'action engagée contre le transporteur irrecevable sauf en cas de Fraude.

B. Une prescription biennale

Aux termes des articles 29-1 de la convention de Varsovie et 35-1 de la convention de Montréal, lesquels s'appliquent indifféremment aux marchandises, aux bagages et aux voyageurs « l'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport. ». Le

²⁵⁵ Ce qui suppose une vérification extérieure et intérieure des colis avant d'en donner décharge.

²⁵⁶ CA Paris, 14 mars 1991, arrêt, BTL 1991, p. 310

CA Paris, 12 juin 1991, arrêt, BTL 1991, p. 590

²⁵⁷ F. Letacq, Jurisclasseur transport, « Titre de transport, responsabilité, actions en réparation », Fasc. n° 925, 2007, n° 163

²⁵⁸ C suprême, Ch. Com. n°2521/95, 26 Avr. 2000, arrêt, n°655, Rev. Cour Spr., Dec. 2004, n° 56, p. 227 ; « Arrêts de la Chambre Commerciale », Centre de publication et de documentation Judiciaire, Edition 2007, p. 332.

²⁵⁹ CA Casa, 08 Déc. 1994, arrêt, n° 106/92 bis, in « Arrêts de la Chambre Commerciale », Centre de publication et de documentation Judiciaire, Edition 2007, p. 332.

paragraphe suivant de ces deux articles ajoute, « le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi ».

Subséquemment, selon un arrêt de la cour d'appel de commerce de Fès²⁶⁰, en se basant sur les dispositions de l'article 29 de la Convention de Varsovie, l'action étant intentée en l'espèce dans le délai imparti par la convention, le droit à réparation n'est pas éteint, c'est plutôt l'invocation de la prescription qui n'est pas recevable.

Le délai biennal s'applique à toute action en responsabilité civile intentée contre le transporteur aérien lorsque la convention est applicable et que l'on se trouve dans l'un des cas de responsabilité envisagé par la convention²⁶¹.

Selon la jurisprudence française, ce délai s'applique dans diverses situations, et ce même si l'action a un fondement délictuel²⁶² ; même en cas de faute inexcusable²⁶³ ; même si le titre de transport n'a pas été délivré, ou en cas de délivrance, que ne figurerait pas sur celui-ci l'indication que le transport est soumis au régime de responsabilité établi par la convention²⁶⁴. Il s'applique aussi tant à l'action en garantie introduite par un commissionnaire²⁶⁵ qu'à l'action principale, car la convention n'en fait aucune distinction²⁶⁶.

III. La prescription issues des conventions maritimes : un domaine entaché de désordre

La difficulté rencontrée en droit maritime relève du désordre due à la diversité des régimes actuellement applicables, c'est-à-dire, la Convention de Bruxelles, avec ou sans modifications des protocoles de 1968 et de 1979 et les règles de Hambourg.

De plus, dans certaines circonstances, c'est la loi nationale de chaque État qui peut être appliquée²⁶⁷, sans oublier les règles de Rotterdam²⁶⁸, qui certes ne sont

²⁶⁰ CA com. Fès, 13 Nov. 2007, arrêt, n° 1624, Doss.734/6/2003, inédit.

²⁶¹ F. Letacq, *op.cit.*, n° 183

²⁶² C. Cass., 1^{re} civ., 2 juill. 1981, arrêt, RFD aérien 1982, p. 86

²⁶³ CA Paris, 19 déc. 1967, arrêt, JCP G 1968, II, 15486, 1^{re} esp., note Chauveau

²⁶⁴ Cour Suprême NY, 13 mai 1969, arrêt, RFD aérien 1969, p. 430

T. Fédéral suisse, 10 mai 1982, RFD aérien 1983, p. 365

²⁶⁵ CA Paris, 30 nov. 1979, arrêt, BT 1980, p. 138

²⁶⁶ C. Cass., Ch. com., 23 nov. 1981, arrêt, BT 1982, p. 59

²⁶⁷ Aux États Unis, par exemple, on applique la Convention de Bruxelles sans les modifications de Visby, à travers la COGSA (*Carriage of goods by sea act*) de 1936, mais *the Harter Act*, de 1893, a encore de l'importance pour couvrir des aspects non réglés par la COGSA. Aussi, la Chine et les pays scandinaves, ont adopté un système dans lequel les principes des Règles de la Haye-Visby et les Règles d'Hambourg étaient mélangés.

pas encore en vigueur, mais qui ambitionnent de rétablir l'équilibre entre les intérêts des transporteurs et ceux des chargeurs, alors que les Règles de La Haye-Visby sont réputées plus favorables aux transporteurs, tandis que les Règles d'Hambourg sont plus proches des intérêts des chargeurs²⁶⁹.

Cela rappelé, il est couramment admis par la jurisprudence²⁷⁰ que la prescription en droit maritime concerne les actions tendant à la réparation des pertes ou dommages survenus au cours du transport. Cette position est tout à fait exacte à la stricte lecture de la Convention de Bruxelles originelle, qui couvre les actions en responsabilité pour pertes ou dommages.

La prescription a un champ plus étendu dans le cadre de la Convention de Bruxelles amendée, qui vise toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises. En effet, l'article 3-6 de cette convention dispose : « Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis²⁷¹, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées ».

Les Règles de Hambourg adoptent aussi un champ d'application large mais englobant toute action relative au transport de marchandises par mer. Ainsi, il ressort de l'article 20 de la convention de Hambourg : « Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

Il convient de noter que le Maroc ayant ratifié la convention de Hambourg, la jurisprudence marocaine a tendance à appliquer le délai de prescription de deux ans qui en découle, même si l'article 263 du DCCM ne prévoit qu'un délai d'un an.

Cela étant, il faut préciser aussi que selon les règles de La Haye-Visby, le destinataire qui constate, à la livraison, des pertes ou avaries, doit en aviser le transporteur immédiatement lorsqu'elles sont apparentes et dispose de sept jours

²⁶⁸ Dans les Règles de Rotterdam, un délai de prescription de deux ans est prévu en cas de manquement à l'une ou l'autre des obligations découlant des règles

²⁶⁹ J. Fernandez Carrera, Comparaison des règles de Rotterdam avec les différentes conventions internationales sur le transport maritime, mémoire, Aix Marseille, 2011, p.14-15

²⁷⁰ Voir à ce propos le jugement concernant un transport maritime qui n'avait pas encore débuté :

T. com. Rouen, 27 juin 1975, DMF 1976, p. 349

²⁷¹ L'article 3-6 bis du protocole de 1968 dispose : « Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation. »

si elles ne sont pas apparentes. Les règles de Hambourg étendent ces délais respectivement à un jour ouvrable et quinze jours y compris les jours fériés.

Cela étant précisé, les règles de computation de la prescription n'échappent pas à cette divergence entre modes de transport.

Section 2 : Des règles de computation particulières

Que ça soit en transport routier à travers la CMR, en transport aérien à travers la convention de Montréal ou de Varsovie ou encore en transport maritime via la convention de Bruxelles amendée ou les règles de Hambourg, les règles de computation de la prescription diffèrent d'un mode de transport à un autre

I. Au regard de la CMR

Conformément à l'article 32 alinéa 1 de la CMR, le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai. Ceci étant, le délai d'un an ou de trois ans a des points de départ différents suivant l'objet des actions en justice. À cet égard, il convient de distinguer, d'une part, les actions en responsabilité intentées contre le transporteur routier international et, d'autre part, toutes les autres actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la CMR.

A. Actions en responsabilité intentées contre le transporteur routier international

Il est à signaler que le point de départ du délai varie suivant la nature du dommage que l'action en responsabilité tend à réparer. On distinguera à cet effet, la perte totale de la perte partielle, avarie ou retard.

1. Perte totale

Pour les actions tendant à la réparation d'une perte totale, il faut distinguer suivant qu'un délai de transport a été ou non convenu, entre l'expéditeur et le transporteur, et mentionné sur la lettre de voiture.

Dans l'affirmative, le délai court à partir du 30^{ème} jour suivant l'expiration du délai de livraison. Au contraire, d'après l'article 32 alinéa 1-b de la CMR, si aucun délai de transport n'a été convenu, la prescription court à partir du 60^{ème} jour après la date de prise en charge de la marchandise par le transporteur.

2. Perte partielle, avarie ou retard

S'agissant des actions intentées contre le transporteur en réparation d'une perte partielle, d'une avarie ou d'un retard, l'article 32, alinéa 1-a de la CMR dispose que ce délai court du jour où la marchandise a été livrée au destinataire.

Par ailleurs, selon la doctrine²⁷², lorsque les marchandises composant une même expédition ont été livrées en plusieurs fois, la prescription court du jour de la dernière livraison. Dans le cas où la livraison aurait été refusée par le destinataire et la marchandise ramenée chez l'expéditeur à la demande de ce dernier, le point de départ de la prescription se situerait au jour du retour chez l'expéditeur.

B. Les autres actions découlant de la CMR

Pour les autres actions en justice il convient de distinguer suivant qu'il s'agit d'un transporteur unique ou de transporteurs successifs.

1. Transporteur unique

D'après la doctrine²⁷³, pour toutes les actions en justice, autres que les actions en responsabilité intentées contre le transporteur, le délai de prescription court du jour de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport. Le contrat de transport se formant par le simple échange des consentements, cette date ne coïncide pas nécessairement avec celle de la prise en charge de la marchandise.

2. Transporteurs successifs

Selon l'article 34 de la CMR, chaque transporteur successif est devenu partie au contrat de transport aux conditions de la lettre de voiture par l'effet de l'acceptation de cette dernière. Le transporteur qui a payé l'indemnité à l'ayant droit a la possibilité d'exercer un recours contre les autres transporteurs.

Les dispositions de l'article 32 de la CMR sont applicables aux recours entre transporteurs, toutefois d'après l'article 39 alinéa 4 de la CMR, le délai de prescription ne court que du jour de la décision de justice devenue définitive fixant l'indemnité ou du jour du paiement effectif de l'indemnité à l'ayant droit, c'est d'ailleurs la position adoptée par la jurisprudence²⁷⁴.

²⁷² O. Staes, Jurisclasseur transport, *op.cit.*, n° 38

²⁷³ O. Staes, Jurisclasseur transport, *op.cit.*, n° 40

²⁷⁴ C. Cass., Ch. com., 11 déc. 1990, arrêt, Bull. civ. 1990, IV, n° 323

C. Au regard des conventions aériennes

En transport aérien, l'article 29-1 de la convention de Varsovie énonce : « l'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver ou de l'arrêt du transport. ». La convention de Montréal reprend les mêmes termes dans son article 35-1. Le paragraphe suivant de ces deux articles ajoute que « le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi »²⁷⁵.

D'après la doctrine²⁷⁶, Le choix entre les trois points de départ alternatifs énumérés par les articles précités est dicté par les circonstances et non laissé à la discrétion du demandeur.

D. Au regard des conventions maritimes

Les règles de computation de la prescription en transport maritime international, peuvent être dégagées tant de la convention de Bruxelles que des règles de Hambourg.

1. Convention de Bruxelles

L'article 3-6 alinéa 4 de la Convention de Bruxelles, modifié par l'article 1er des Règles de Visby, dispose que « sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis ²⁷⁷ le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées ». Trois hypothèses peuvent être dégagées.

a. Marchandises arrivées avariées

La première hypothèse concerne les marchandises qui sont arrivées mais qui se révèlent avariées : Dans ce cas, le délai court du jour où elles ont été « remises » ou « offertes » au destinataire, qui peut d'ailleurs refuser de les retirer, en raison

C. Cass., Ch. com., 25 janv. 1972, arrêt, BT 1972, p. 148 ; JCP G 1972, II, 17171, note R. Rodière

²⁷⁵ I. Bon Garcin, M. Bernadet, Précis Droit des transports, op.cit., p. 527

²⁷⁶ F. Letacq, Jurisclasseur transport, op.cit., n° 182

²⁷⁷ L'article 6 bis de la convention de Bruxelles telle que modifiée par le protocole de 1968 dispose : « Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation. »

de leur état, suivant la pratique du « laissé pour compte »²⁷⁸.

Si, par contre, les marchandises sont offertes au destinataire, mais ne sont pas retirées par lui, la preuve que les marchandises ont été « offertes » au destinataire suppose que celui-ci ait été avisé de leur arrivée par le transporteur, ou un intermédiaire le représentant. Le délai de prescription ne court donc pas du jour du débarquement de la marchandise, si cet avis n'est pas encore parvenu²⁷⁹, et encore moins du jour où le navire est arrivé, surtout s'il a été obligé d'attendre en rade avant de pouvoir accéder à quai, en raison de l'encombrement du port²⁸⁰.

b. Marchandise arrivée avec manquants

La deuxième hypothèse²⁸¹ concerne la marchandise qui est arrivée, mais dans laquelle on a constaté des manquants : Dans ce cas, la prescription court du jour de la livraison de ce qui n'a pas été perdu, sans qu'il y ait lieu d'attendre, ni la remise, suivant l'usage, d'un « bon de reste à livrer », ni, à plus forte raison, un avis envoyé par le transporteur au destinataire pour lui faire savoir que les recherches entreprises pour retrouver les manquants se sont révélées vaines.

c. Perte totale

La dernière hypothèse concerne le cas de perte totale de la marchandise : Dans ce cas, la prescription de l'action en responsabilité dirigée contre le transporteur court du jour où la marchandise aurait dû être livrée, c'est-à-dire, en principe, du jour où le déchargement du navire prend fin.

2. Convention de Hambourg

L'article 20, paragraphe 2 des règles de Hambourg²⁸² prévoit deux points de départ possibles pour le délai de prescription selon que la marchandise transportée a été livrée ou non par le transporteur.

Si le transporteur a livré tout ou partie de la marchandise transportée, le point de départ du délai est le jour de la livraison. Mais, lorsque le transporteur n'a rien livré, le point du départ du délai est le dernier jour où la marchandise aurait dû

²⁷⁸ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, Jurisclasseur Transport, « Commerce maritime, contrat de transport de marchandises-Responsabilité du transporteur », *op.cit.*, n° 64

²⁷⁹ C. Cass., Ch. com., 16 janv. 1973, arrêt, Bull. civ. IV, n° 27 ; DMF 1973, p. 399, note R. Rodière

²⁸⁰ CA Paris, 2 mars 1983, arrêt, DMF 1983, p. 554, note R.A.

²⁸¹ P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, Jurisclasseur Transport, *op.cit.*, n° 65

²⁸² L'article 20, alinéa 2 des Règles de Hambourg dispose que : « Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être ».

être livrée. Selon la doctrine²⁸³, Il peut s'agir du délai conventionnel ou du délai raisonnable de livraison, tel qu'il peut être déterminé par le juge.

Ces précisions étant apportées concernant les divergences des diverses conventions quant au domaine et computation des délais de prescription, il convient de s'intéresser au prolongement des délais.

CHAPITRE 2 - Le prolongement des délais : une convergence atténuée

A la lecture des différentes conventions de transport de marchandises, des similitudes apparaissent quant aux causes d'interruption et de suspension des délais. Ainsi, il y a certes absence de causes légales spécifiques en maritime et en aérien quant au prolongement de ces délais (Section I), mais on note aussi des exceptions à cette synergie (section II).

SECTION 1 - Absence de causes légales spécifiques en maritime et aérien

Concernant les causes légales d'interruption et de suspension de la prescription, que ça soit en transport aérien, maritime ou routier, il y a dans certains cas un renvoi à la loi du for, c'est un point commun à toutes les conventions, quoique parfois, il y a une controverse autour de ce renvoi. Par ailleurs, les conventions aériennes et maritimes ne connaissent pas d'autres causes légales spécifiques.

I. Les conventions aériennes

D'après le deuxième alinéa de l'article 35 de la convention de Montréal « Le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi ». La principale controverse qu'a suscité cette disposition, porte sur la nature de ce délai de deux ans et si celui-ci peut être interrompu ou suspendu selon les règles de la « lex-fori »²⁸⁴.

La véritable question apparaît ainsi de déterminer si le délai, requis à peine de déchéance, s'analyse en un délai de prescription, sujet à interruption ou à suspension ou, au contraire, en un délai préfix.

²⁸³ S. Mellouli, commentaire de la convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer de 1978(règles de Hambourg), Editions I.O.R.T., 2001, p.130-131

²⁸⁴ J. Naveau, M. Godfroid, *Précis de Droit Aérien*, 2^{ème} édition, Bruylant, Bruxelles, 2006, p.406

Examinant de manière approfondie les travaux préparatoires de la convention de Varsovie ainsi que la doctrine et la jurisprudence, J. Libouton écrit que : « Au sens de la convention, qui est le terrain sur lequel il faut en réalité se placer, la comparaison de l'avant projet et du texte définitif de l'article 29, montre que l'on a voulu exclure l'interruption et la suspension de ce délai. Cette interprétation trouve sa confirmation dans la comparaison des diverses traductions officielles et dans les travaux préparatoires »²⁸⁵.

Etant donné que ce délai est un délai préfix qui touche à l'ordre public, il ne peut être ni interrompu ni suspendu sauf sans doute en cas de force majeure qui prolonge le délai pendant le temps que dure la force majeure.

II. Conventions maritimes

Parmi les questions importantes relatives à la prescription que l'article 20 des règles de Hambourg a gardées sous silence, demeure notamment les notions d'interruption et de suspension²⁸⁶.

Devant le silence du texte international, force est de revenir au droit commun pour la solution de tous les problèmes passés sous silence. Ainsi, pour l'interruption de la prescription, on fera application notamment des articles 396 du et suivants du code des obligations et des contrats en droit marocain et des articles 2231 et suivant du code civil en droit français. Pour la suspension de la prescription, on fait application des articles 391 du DOC et 2240 et suivant du code civil français.

SECTION 2- Les exceptions à cette synergie

Les conventions se rejoignent certes concernant les causes d'interruption et de suspension des délais, toutefois, il y a des exceptions quant à la réclamation écrite qui est une cause de suspension propre de la CMR, et la prorogation conventionnelle qui est une suspension propre aux conventions maritimes.

I. La réclamation écrite : cause de suspension propre à la CMR

Comme nous avons déjà pu le dire, si la CMR dans son article 32 renvoie au droit national quant aux causes d'interruption et de suspension de la prescription, elle

²⁸⁵ J. Naveau, M. Godfroid, *op.cit.*, p.407

²⁸⁶ S. Mellouli, commentaire de la convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer de 1978(règles de Hambourg), *op.cit.*, p. 132

n'en prévoit pas moins un mécanisme original de suspension. Il s'agit de la réclamation écrite adressée au transporteur par une personne ayant qualité pour agir²⁸⁷. Conformément à cette disposition, une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au moment où le transporteur la repousse par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. Tant que ces deux conditions ne sont pas remplies, la prescription demeure suspendue²⁸⁸.

A. Conditions de la réclamation

Cette cause particulière de suspension de la prescription ne joue que pour les actions intentées contre le transporteur. Le texte prévoit en effet de manière expresse qu'il s'agit d'une "réclamation écrite adressée au transporteur".

Selon la jurisprudence²⁸⁹, cette cause de suspension ne peut donc concerner les actions intentées par le transporteur contre l'expéditeur ou le destinataire notamment en paiement des frais de transport²⁹⁰.

Si le texte prescrit que la réclamation doit être adressée au transporteur, il ne précise pas la personne qui doit la formuler. Cependant la Cour d'appel de Paris²⁹¹ précise qu'elle ne peut émaner que de l'ayant droit, expéditeur ou destinataire ou du mandataire qualifié de l'un ou l'autre comme le commissionnaire de transport.

S'agissant du destinataire de la réclamation, cette dernière doit être adressée au transporteur, précise l'article 32 de la CMR.

B. Effets de la réclamation

La jurisprudence prévoit que la réclamation écrite adressée au transporteur a pour effet de suspendre la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse par écrit la réclamation²⁹². Elle produit cet effet même si elle n'est accompagnée d'aucune pièce.

²⁸⁷ Art. 32-2 de la CMR

²⁸⁸ I. Bon Garcin, M. Bernadet, *op.cit.*, p.531

²⁸⁹ CA Dijon, ch. B, 13 nov. 2007, arrêt, n° 06/01923, JurisData n° 2007-359490 ; Rev. dr. transp. 2008, comm. 144, obs. O. Staes.

CA Paris, 23 sept. 1981, arrêt, BT 1981, p. 538

CA Aix-en-Provence, 15 févr. 1979, arrêt, BT 1979, p. 352

CA Paris, 28 avr. 1987, arrêt, BT 1987, p. 424

²⁹⁰ O. Staes, *Juris-Classeur Transport*, *op.cit.*, n° 48

²⁹¹ CA Paris, 22 janv. 1986, arrêt, BT 1986, p. 482

²⁹² C.Cass., Ch. com., 16 mars 1993, arrêt, BTL 1993, p. 262

Concernant le point de départ, la réclamation écrite a pour effet de suspendre la prescription depuis le jour de son envoi par l'usager et non depuis le jour de sa réception par le transporteur.

La prescription demeure suspendue jusqu'à ce que le transporteur ait repoussé la réclamation par écrit et restitué les pièces qui y étaient jointes, c'est du moins ce qui ressort d'un arrêt de la cour d'appel d'Aix en Provence²⁹³.

II. La prorogation conventionnelle : une suspension propre aux conventions maritimes

Fréquemment, le transporteur accorde à son client ou aux assureurs subrogés un « report de prescription » de deux, trois ou six mois supplémentaires, au-delà du délai normal, afin de retarder ou d'éviter une procédure judiciaire. Cette pratique, licite dans la mesure où elle n'aboutit pas à abréger la prescription annale ni à faire que son bénéficiaire y renonce par avance, est expressément admise par les textes maritimes²⁹⁴.

L'article 3 alinéa 6 de la convention de Bruxelles modifiée dispose : « Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action », quant à l'article 20 alinéa 4 de la Convention de Hambourg de 1978, ce dernier prévoit que « La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations ».

A la lecture de ces deux textes, il s'avère que seules les Règles de Hambourg visent la prolongation du délai pour toutes les actions relatives au transport de marchandises.

Les conventions internationales revêtent une importance clé, dans le sens de l'instauration d'un véritable droit commun des transports, dès lors que certains pays les ont non seulement ratifiées, mais adoptées à usage interne pour les transports nationaux.

Il reste qu'en présence de ces conventions, qui en principe ont la primauté sur les règles de droit interne, certaines dispositions peuvent être en conflit avec celles

²⁹³ CA Aix-en-Provence, 15 févr. 1979, arrêt, BT 1979, p. 352

²⁹⁴ Lamy Transport, « Transports maritimes, Contentieux maritime Prescription, Prorogation conventionnelle, report de prescription », Tome 2, 2016

de la législation interne. A titre d'exemple la CMR dont le régime relatif à la prescription diffère considérablement avec le régime national.

CONCLUSION:

La prescription en droit des transports est aujourd'hui en plein désordre. Les délais prolifèrent, sans que la justification d'une telle hétérogénéité apparaisse clairement. Les règles de computation, d'interruption et de suspension donnent lieu à des interprétations multiples.

Cela étant, lorsqu'il s'agit de porter une vue d'ensemble sur la prescription dans les 3 modes de transport étudiés, certes la courte durée de prescription est un dénominateur commun à tous les modes de transport, mais des divergences réapparaissent dès lors que l'on s'interroge sur son domaine ou sur son point de départ, on retrouve en revanche des similitudes concernant les causes d'interruption ou de suspension des délais.

Certes il existe des convergences concernant la prescription procédant des différentes conventions, mais il n'y a de conformité ni dans la computation des délais ni dans leurs régimes, ni d'ailleurs dans les domaines d'application.

En outre, eu égard à l'intérêt éminent du sujet, une réforme dans ce domaine serait favorable, car même si sur certains points, les dispositions du DOC marocain devançaient certaines du code civil Français, il faut tirer certains enseignements de l'expérience Française et penser à adopter les aspects de la réforme de la prescription qui ont un intérêt en droit des transports.

Quant aux dispositions dans lesquelles le DOC surplombait l'ancienne version du code civil Français²⁹⁵, il s'agit en l'occurrence du délai de droit commun en matière commerciale qui vient d'être réduit à cinq ans en France ; Ce sont ensuite les règles de suspension et d'interversion qui ont été reconsidérées, à travers d'abord la consécration de l'adage « *contra non valentem...* » : La prescription ne court pas contre celui qui est dans l'impossibilité d'agir, qu'au demeurant le DOC avait déjà admis. Quant à l'interruption, qui efface le délai de prescription acquis et « fait courir un nouveau délai de même durée que l'ancien », cette dernière n'était pas exprimée dans les anciens textes du Code civil.

Enfin, le fait que la prescription puisse être aménagée par la convention des parties, le DOC prévoyait déjà que la durée de la prescription ne peut être allongée au delà de 15 ans mais sans fixer de limite inférieure comme l'a fait la réforme de la prescription de 2008 en France, en prévoyant que la durée de la prescription peut être abrégée ou allongée par telle ou telle clause stipulée dans le contrat, mais entre deux bornes ; pas moins d'un an et pas plus de dix ans. Et là on se demande si cette nouveauté n'est pas contreproductive dans la mesure où le droit des transports a toujours admis que les délais de prescription n'étaient pas d'ordre public.

²⁹⁵ L'ancienne version du Code civil Français date de 1804, alors que le DOC marocain a été adopté en 1913

BIBLIOGRAPHIE :

TRAITÉS / OUVRAGES

S. Calme, *L'essentiel du Droit des transports*, Gualino éditeur, Lextenso editions, Paris, 2016

B. Kerguelen-Neyrolles, *Lamy transport* Tome 2, 2015

L.Garcia-Campillo, *Lamy transport*, Tome1, Ed 2015

P. Le Tourneau, *droit de la responsabilité et des contrats*, 9^{ème} édition, Dalloz Action, Avril 2012, p. 823

I. Bon Garcin, M. Bernadet, *Précis Droit des transports*, 1^{ère} édition, Dalloz, Paris, 2010

C. Eyben, « Quels délais pour la prescription ? » in P. Jourdain et P. Wéry, *La prescription extinctive, étude de droit comparé*, Bruylant, Bruxelles, 2010

P. Bonassies, C. Scapel, *Traité de Droit maritime*, L.G.D.J., Paris, 2010

F. Terré, Ph. Simler et Y. Lequette, *Droit civil, Les obligations*, Précis Dalloz, 10^e éd., 2009

Malaurie, « L'homme, le temps et le droit », in *La prescription civile, Études en l'honneur de Philippe Malinvaud*, 2007, Litec

Chevreau, *Le temps et le droit : la réponse de Rome*, L'approche du droit privé, préface Humbert, 2006, de Bocard

J. Naveau, M. Godfroid, *Précis de Droit Aérien*, 2^{ème} édition, Bruylant, Bruxelles,

2006

C. Thépot, Les aménagements conventionnels de la prescription, mémoire, Université Robert Schuman, 2004

Carbonnier, « Droit civil, Les biens, les obligations », 2004, in coll. Quadrige, PUF

G. Cornu, *Vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant, PUF, 4^e éd., 2003

S. Mellouli, *commentaire de la convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (règles de Hambourg)*, Editions I.O.R.T., 2001

Béhar Touchais, « Foisonnement des délais », in *Les désordres de la prescription*, Publications de l'Université de Rouen, 2000

B. Fauvarque-Cosson, « Aspects de droit comparé de la prescription » in *Les désordres de la prescription*, publications de la faculté de Rouen, 2000

J. Carbonnier, *Droit civil*, t. IV, *Les obligations*, PUF, 22^e éd., 2000

A. Seriaux, *La faute du transporteur*, Economica, 2e éd. 1998

M. Bruschi, *La prescription en droit de la responsabilité civile*, préface A. Seriaux, Economica, 1997

R. Rodière et E. du Pontavice, *Précis Droit maritime*, Dalloz, 12e éd. 1997

A. Bénabent, *Le chaos du droit de la prescription extinctive*, Mélanges Boyer, 1996, PUSS

B. Mercadal, *Droit des transports terrestres et aériens*, Précis Dalloz, 1996

E. Du Pontavice, *Traité du droit aérien*, Tome 2, 1992, librairie générale du droit et delà jurisprudence

Kanayama, « Les civilistes français et le droit naturel au XIX^e siècle : à propos de la prescription », RHFD, 1989

H. Capitant, vocabulaire juridique, PUF, 1987

M. Alcouzbari, *Théorie des obligations à la lumière du droit marocain des obligations et des contrats*, tome 2, Bayrout, 1980

P. Hebraud, Observations sur la notion du temps dans le droit civil, Tome 2 Mélanges Kayser, 1979

Colin et Capitant, *Traité de droit civil français*, t. 2, par Julliot de la Morandière, 1959, Dalloz

G. Ripert, « *Traité de droit maritime* », 4e éd., tome II, Paris, éd. rousseau, 1952

J. Carbonnier, Notes sur la prescription extinctive, RTD civil 1952

H. De Page, R. Dekkers, *Traité élémentaire de droit civil belge*, Tome VII, Volume II, Bruxelles, Bruylant, 1943

G. Baudry-Lacantinerie et A. Tissier, *Traité théorique et pratique de droit civil, de la prescription*, 3e éd., librairie de la société du recueil J.-B. Sirey et du journal du Palais, 1905

Fenet, *Recueil complet des travaux préparatoires du Code civil*, XV, 1829, Videcoq

COMMENTAIRES DE JURISPRUDENCES

F. Petit, « Transport routier, Contrat de transport de marchandises, Formation et preuve », *Jurisqueur transport*, Fasc. 735

F. Petit, *Juris-Classeur Transport*, « Transport routier interne, Contrat de transport de marchandises, Actions en justice », Fasc. 750,

F. Letacq, « Titre de transport, responsabilité, actions en réparation », *Jurisqueur transport*, Fasc. n° 925, 2007

L. Peyrefitte, *Juris-Classeur Transport* « Transport routier interne, Contrat de transport de marchandises, Responsabilité du transporteur », Fasc. 745

O. Staes, *Juris-classeur Transport*, « Synthèse- Transport routier international », Fasc N°775, 2016

P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, Jurisclasseur Transport, « Commerce maritime, contrat de transport de marchandises-Responsabilité du transporteur », Fasc. n° 1267

P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, Jurisclasseur Transport, « Transports successifs », *op.cit.*, n° 171

O. Staes, Juris-Classeur Transport, « Transport routier international, Responsabilité du transporteur routier international de marchandises, Exercice des actions en justice », Fasc. N° 777, 2008

P. Veaux Fournerie, D. Veaux, « Commerce maritime, Responsabilité du transporteur, Régime international, Convention de Bruxelles et Règles de Hambourg », Juris-classeur Transport, Fasc. 1268, 2005

P. Veaux-Fournerie, D. Veaux, Jurisclasseur Transport, « Transports successifs », Fasc. n° 965, 2003

P. Delebecque, « Règles de Rotterdam : Le Droit des transports maritimes du XXIe Siècle », Annale IMTM, Marseille, 2011

J.-J. Taisne, « Prescription-Interruption de la prescription, art. 2240 à 2246 », JCl. Civil Code, n° 188 et 189

Annales

P. Bonnassies, « Règles de la Haye, Règles d'Hambourg, Règles de Marseille, Réflexions sur un projet de nouvelle convention internationale sur le transport maritime de marchandises », Annales du I.M.T.M. de 1989, Marseille

P. Bonassies, « Le transport multimodal transmaritime, approche juridique », Annales IMTM, 1988

THÈSES ET MÉMOIRES:

J. Fernandez Carrera, Comparaison des règles de Rotterdam avec les différentes conventions internationales sur le transport maritime, mémoire, Aix Marseille, 2011

Y. Zbir, *La responsabilité du transporteur maritime*, mémoire, Université Hassan II,

Ain Chock, Casa, 2008

M. Gignoux, *Les implications juridiques du transport multimodal*, mémoire, Aix Marseille, 2005

ARTICLES

O. Staes, « La loi n° 2008-561 et le régime des prescriptions applicables aux transports terrestres de marchandises », *Revue de droit des transports* n° 3, Mars 2009, étude 5

L. Fedi, « Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer », *Revue de droit des transports* n°7, juillet 2009, dossier 3

S. Amrani Mekki, « Liberté, simplicité, efficacité, la nouvelle devise de la prescription », *La Semaine Juridique, Edition Générale* n° 27, 2 Juillet 2008, I 160,

Mazeaud et Wintgen, « La prescription extinctive dans les codifications savantes », *D. 2008. Chron.* 2523.

B. Fauvarque-Cosson et J. François, « Commentaire de la loi du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile », *D. 2008*

P. Delebecque, « La loi du 17 juin 2008 concerne-t-elle vraiment le monde des transports ? », *RDT* n°10, oct. 2008, repère 9.

P. Bonassies, « Nouveaux aspects du droit de la prescription maritime », *DMF* 2005

Malaurie in « Avant projet de réforme du droit des obligations et de la prescription », 22 sept. 2005, spéc. n° 13

P. Bonassies, « Le droit positif français en l'an 2000 », *DMF* 2001

S. Miribel, compte-rendu du colloque AFDM / ABDM « Transport multimodal et assurance », Paris, 14 et 15 janvier 1999, *DMF* 1999

Ph. Delebecque, *Le transport multimodal : RID comp.* 1998

M. Tilche, « CMR, quel champ d'application », BTL 1996, p. 168 et s.

M. Tilche, « Actions en justice, computation des délais », BTL 1995, p. 51

M. Tilche, « Pollution de cours d'eau, responsabilité du transporteur », BTL 1995, p. 389

M. Tilche, « Actions en garantie, les conditions de recevabilité », BTL, 1993, p. 161

E. A. Caprioli, « Considérations sur les nouvelles Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal », DMF 1993

P. Bonassies, « Le droit positif français en 1990 (III) », DMF 1991

L. Brunat, « Du danger pour un commissionnaire de se charger d'un recours sans s'assurer qu'il est recevable », BT 1972

J. Sage, « Chronique de la jurisprudence », R.T.D.C., 1987

J.J. Taisne, JCl. Civil Code, « Prescription-Interruption de la prescription, art. 2240 à 2246 »,

P.-A. Fenet, « Discours prononcé par M. Goufil-Préfeln », orateur du Tribunal dans la séance du Corps législatif, 15 mars 1804

SITES INTERNET:

C. Bernat, « Contrats spéciaux du commerce maritime, les contrats proches du commerce maritime », 25 mars 2010, <http://cedricbernat.wordpress.com>

G. Nael, « La valeur des instruments internationaux vis-à-vis du droit interne des États de l'Orient arabe », http://www.acihl.org/articles.htm?article_id=24

F. Letacq, « Droit des transports internationaux des marchandises », IDIT, www.idit.asso.fr

<http://www.contactassurances.fr/La-prescription-en-droit-des-transports--249.html>

Droit du transport, <http://www.cours-de-droit.net>

<http://www.dictionnaire-juridique.com>

TEXTES DE BASE

D.O.C. Marocain, Code de Commerce Marocain, D.C.C.M Marocain, Projet de réforme du D.C.C.M version 2007, Décret de 1962 sur l'aviation civile

Code Civil Français, Code de Commerce Français, Codes des transports, loi du 18 juin 1966, loi du 31 décembre 1966

Convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR

Convention de Bruxelles du 25 août 1924, ses Protocoles de 1968 et 1979 nommés règles de La Haye-Visby,

Convention des Nations Unies du 31 mars 1978, dite règles de Hambourg ;
Convention de Montréal du 28 mai 1999

Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et à ses différents protocoles

Convention des Nations unies sur le contrat de transport international des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, dite règles de Rotterdam

Convention de Vienne sur la vente internationale de marchandises

Convention de Vienne sur les dispositions des traités de 1966

Convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles

TABLE DES MATIÈRES :

INTRODUCTION :	7
PARTIE 1 : LA PRESCRIPTION EN DROIT INTERNE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES : UN CORP DE NORMES HYBRIDES	14
CHAPITRE 1 - Le régime interne des actions nées du transport de marchandises	15
SECTION 1 : Champ légal réinvesti par la jurisprudence	15
II. Un champ d'application élargi en droit marocain	16
B. Actions soumises à la courte prescription	17
1. Actions pour avarie, pertes ou retard	17
2. Action en paiement des frais liés au transport	18
3. Livraison contre remboursement	19
4. Actions relatives à l'accomplissement des formalités en douane	19
5. Autres actions	20
B. Demande reconventionnelles	21
II. La computation	22
A. Diversité des points de départ	23
1. L'offre des marchandises	24
2. La livraison	24
3. Refus des marchandises	25
4. Méconnaissance de la date précise du point de départ	25
5. Contrat de transport unique donnant lieu à plusieurs livraisons	26
6. Transporteurs successifs	27
B. Expiration du délai	27
SECTION 2 - Règles spécifiques à certaines actions	28
I. Fin de non recevoir	29
A. Domaine de la forclusion	29
B. Bénéficiaires de la forclusion	32
1. Le transporteur	33
2. Le commissionnaire de transport	33
3. Sous-traitance	33
C. Effets de la forclusion	34
1. Envers le transporteur	34
2. Envers le destinataire	34
II. Les actions récursoires	35
A. En transport terrestre	36
1. Conditions d'application	36
a. Exigence d'une action principale	36
b. Une action principale fondée sur le contrat de transport	36
c. Une action récursoire basée sur le contrat de transport	37
2. Computation du délai d'un mois de l'action récursoire	37
a. Point de départ	37
b. Indépendance du délai d'un mois et du délai de la prescription annale	38
c. Fin du délai	38
d. Allongement du délai	38

3.	Effets de l'action récursoire	39
B.	En transport maritime	39
1.	Les actions concernées.....	39
2.	L'articulation du délai.....	40
CHAPITRE 2 : Dérogation au principe de la courte prescription		41
SECTION 1 : Prolongement légal.....		41
I.	Interruption du délai de prescription	41
A.	Les causes légales d'interruption de la prescription	42
B.	Les effets de l'interruption de la prescription.....	43
II.	Suspension de la prescription.....	44
A.	Les causes de suspension de la prescription	44
B.	Les effets de la suspension de la prescription.....	46
SECTION 2 : Aménagements conventionnels de la prescription.....		47
I.	Les aménagements conventionnels en droit français	47
II.	Les aménagements conventionnels en droit marocain.....	48
PARTIE 2 : LE RECADRAGE DE LA PRESCRIPTION PAR LE DROIT INTERNATIONAL		49
CHAPITRE 1 - Divergence quant au domaine et à la computation		51
SECTION 1- Un domaine spécifique au regard de chaque type de convention		51
I.	La prescription édictée par la CMR : un domaine élargi.....	51
A.	Actions relatives à l'exécution du transport	52
1.	Actions principale, demandes incidences et action en garantie	53
2.	Action directe en paiement du transport contre le destinataire.....	53
B.	Actions relatives à l'accomplissement des formalités douanières	54
C.	Recours entre transporteurs successifs	55
1.	Avant le paiement de l'indemnité.....	55
2.	Après le paiement de l'indemnité	55
D.	Recours concernant les transporteurs combinés.....	55
E.	Exclusion des actions et recours contre les commissionnaires de transport	56
II.	La prescription issue des conventions aériennes : un domaine délicat.....	56
A.	Fin de non-recevoir	57
B.	Une prescription biennale	57
III.	La prescription issues des conventions maritimes : un domaine entaché de désordre	58
Section 2 : Des règles de computation particulières		60
I.	Au regard de la CMR	60
A.	Actions en responsabilité intentées contre le transporteur routier international	60
1.	Perte totale	60
2.	Perte partielle, avarie ou retard	61
B.	Les autres actions découlant de la CMR.....	61
1.	Transporteur unique	61
2.	Transporteurs successifs	61
C.	Au regard des conventions aériennes.....	62
D.	Au regard des conventions maritimes.....	62
1.	Convention de Bruxelles.....	62
a.	Marchandises arrivées avariées.....	62
b.	Marchandise arrivée avec manquants	63
c.	Perte totale	63
2.	Convention de Hambourg	63
CHAPITRE 2 - Le prolongement des délais : une convergence atténuée		64
SECTION 1 - Absence de causes légales spécifiques en maritime et aérien		64
I.	Les conventions aériennes	64
II.	Conventions maritimes	65
SECTION 2- Les exceptions à cette synergie.....		65
I.	La réclamation écrite : cause de suspension propre à la CMR.....	65
A.	Conditions de la réclamation	66
B.	Effets de la réclamation	66
II.	La prorogation conventionnelle : une suspension propre aux conventions maritimes	67

CONCLUSION :	68
BIBLIOGRAPHIE :	70