

A portrait of a woman with long, dark, wavy hair, wearing a grey blazer over a light-colored top. She is looking slightly to the left of the camera with a neutral expression. The background is a plain, light grey color.

EDITION 4

EDITO

XIIBAR AFRICA LOGISTICS

MARS 2022

CRISE UKRAINIENNE



*L'IMPACT DE LA CRISE UKRAINIENNE ET SES
RÉPERCUSSIONS SUR LES CONTRATS
INTERNATIONAUX DE TRANSPORT ET DE
LOGISTIQUE*

DROIT DES CONTRATS INTERNATIONAUX | TRANSPORT - LOGISTIQUE

La brusque survenance, dans la nuit du mercredi au jeudi 24 février 2022, de l'invasion par la Russie de l'Ukraine, a posé, immédiatement, aux acteurs de la logistique internationale, la question du sort des contrats conclus avec les parties belligérantes, à savoir, la Russie et l'Ukraine, et celles des conflits armés et leur résonance sur les clients finaux et intermédiaires, au cœur de la « supply chain ». Le premier effet direct de cette guerre de la Russie en Ukraine, est, évidemment, et les médias s'en sont fait le relais, celui d'une fragilisation encore plus importante du secteur des transports aériens déjà convalescent, avec les effets sur le long terme de la crise sanitaire.

A la fermeture des espaces aériens touchés par le conflit (ukrainien et moldave) et de celle d'une zone plus large comprise entre la Biélorussie et la bande frontalière de la Russie avec l'Ukraine, décidée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESE) entraînant de facto une perte sèche pour les compagnies aériennes, et l'arrêt des vols de compagnies, en découlant, s'ajoute, désormais, l'impact de la forte hausse des cours du pétrole suite à l'invasion russe, ce qui représente une part non négligeable du budget des compagnies qui y consacrent, environ, un quart de leurs dépenses.

Cette guerre aura un impact non négligeable sur les tarifs du fret international, et notamment, sur le fret aérien, et entraînera, sur le long terme, des coûts induits par la hausse du pétrole et celle des matières premières, sur le transport international, de manière directe et indirecte.

En termes de logistique, et comme l'expose l'économiste, le Professeur Gille Pache, de manière pertinente, dans un article paru en 2009, dans la revue Française de Gestion : « (...) **en quelques minutes de consultation fébrile sur internet, le manager soucieux d'adapter sa logistique au contexte actuel de la crise peut trouver une multiplicité de séminaires lui vantant des recettes miracle pour réduire les coûts de distribution de son entreprise par une relocalisation astucieuse des sites logistiques, une optimisation des coûts d'entreposage, une redéfinition de la politique de transport, sans parler de l'accroissement de la productivité par une meilleure implication du personnel. Dans le même temps, il lui est promis des solutions supply chain originales, et semble-t-il aisées à mettre en place, pour améliorer la satisfaction des clients et prendre un avantage significatif par rapport à l'offre des concurrents directs. (...)** »



En droit, la question est toute autre puisque tout conflit armé pose inévitablement pour les cocontractants, les problématiques suivantes dans les contrats de transports :

- La question de la guerre et sur le cas de force majeure; (1)
- Quid de la résiliation du contrat, en cas de long conflit armé, quelles que soient les effets directs ou indirects sur l'exécution du (des) contrats ; (2)
- mais également, les interrogations légitimes des partenaires contractuels tant sur l'indemnisation des différents acteurs de la chaîne logistique (3) que sur l'efficience des traités bilatéraux signés par l'Ukraine avec les différents états dont les ressortissants sont, directement, impactés, dans leurs relations commerciales, par la guerre entre les belligérants. (4)

(1) Sur la question de la guerre : peut-elle être considérée comme un cas de force majeure ?

En effet, la première interrogation des professionnels du secteur porte sur la manière dont ils vont gérer la guerre tant sur le plan pratique que sur le plan des contrats conclus avec leurs clients.

En effet, une hypothèse courante est celle où les clients seront enclins à vouloir résilier, précipitamment, le contrat de logistique, dans la mesure où les marchandises (comme des matières premières telles que le blé etc.) stockées dans les principaux ports ukrainiens (Odessa, Yalta ou Marioupol) ne sont plus acheminées, à travers les circuits habituels du fret international, à destination des zones telles que le Moyen Orient ou encore, l'Afrique., sans régler, ce faisant, une quelconque pénalité au prestataire, pour rupture brutale des engagements contractuels.

Il sera précisé, ici, que l'Ukraine est l'un des premiers producteurs de blé et que l'invasion russe a, immédiatement, entraîné une hausse importante desdites matières premières.

En droit, notamment, européen et français, l'état de guerre est défini, de manière restrictive, par la Jurisprudence.

Les clients chercheront à invoquer le fondement de la force majeure, en se basant, en France, sur les dispositions de l'article 1147 du Code Civil, et dans les pays d'Afrique du Nord et de l'Ouest, ou encore, dans le monde arabo-musulman, sur la même notion, largement, inspirée du droit français, en raison d'un héritage historique du Code Civil Français.



Tous ces droits se fondent sur les caractères connus du cas de Force Majeure, à savoir :

- l'imprévisibilité, lors de la conclusion du contrat,
- l'irrésistibilité qui empêche la partie fautive d'exécuter ses prestations contractuelles,
- et le fait que cet événement soit extérieur aux parties et le fait d'un tiers, ou encore, le fait du Prince.

La résultante de la reconnaissance d'un cas de force majeure entraîne de facto, une suspension du contrat voire la résiliation brutale de celui-ci si le conflit perdure.

Parfois, cela peut arranger le Prestataire, lui-même, qui ne se trouve pas, ainsi, dans l'obligation d'exécuter le contrat de transport, en pleine zone de conflit.

En tout état de cause, au-delà du respect des critères susvisés, la notification du cas de force majeure au Client est l'un des éléments fondamentaux de la recevabilité de ce cas de force majeure.

En effet, une tardiveté dans la notification de cet événement de force majeure, pourrait entraîner un mécanisme contractuel de forclusion.

(2) QUID DE LA RÉSILIATION DU CONTRAT, EN CAS DE LONG CONFLIT ARMÉ, QUELLES QUE SOIENT LES EFFETS DIRECTS OU INDIRECTS SUR L'EXÉCUTION DU (DES) CONTRATS ;

Les Jurisprudences, sur cette question, demeurent variées et illustrent la complexité de chaque situation de fait :

- La Cour de cassation (Civ. 1re, 8 décembre 1998, Bull. civ. I, n° 346), qui a eu l'occasion de se prononcer dans le contexte de la première guerre du Golfe, a estimé qu'une société ne pouvait, à la veille du conflit en Irak, annuler le voyage de ses employés à Marrakech en raison de l'aggravation de la crise dans le Golfe. La guerre du Golfe ne pouvait constituer un cas de force majeure permettant à cette société d'obtenir de l'organisateur du voyage, l'annulation de celui-ci et son remboursement car, selon la Cour de Cassation, « les circonstances invoquées comme constitutives de la force majeure n'étaient pas insurmontables ».
- Inversement, la Cour de cassation a considéré que présentait les caractères de la force majeure, la situation de blocage qui empirait dans le transport aérien, en raison de la guerre du Golfe et à laquelle s'est heurté un commissionnaire de transport, en dépit de toutes ses diligences, afin d'éviter que cet événement ne retarde une livraison, mais sans pouvoir y parvenir en raison du caractère irrésistible de cette situation (Com. 16 mars 1999, Juris-Data n° 001252).

Ainsi, dans le cas du conflit russo-ukrainien, la survenance brusque de l'invasion russe, dans la semaine du 24 février 2022, contribuera à démontrer devant les Juges, son caractère irrésistible.

Il n'en demeure pas moins que la Jurisprudence adopte une position restrictive sur la résiliation.

Mais l'appréciation judiciaire de la situation serait différente si les parties avaient, déjà, prévues dans le contrat, une hypothèse de sortie, en cas de conflit guerrier, qui en traite les conséquences financières.



(3) (4) Sur les interrogations légitimes des partenaires contractuels tant sur l'indemnisation des différents acteurs de la chaîne logistique que sur l'efficacité des traités bilatéraux signés par l'Ukraine avec les différents états dont les ressortissants sont, directement, impactés, dans leurs relations commerciales, par la guerre entre les belligérants.

Au-delà, les partenaires contractuels peuvent, effectivement, avoir une interrogation légitime sur les questions relatives aux équipements de transport qui ont subi des dégradations, ce qui est le cas, actuellement, en Ukraine, par exemple, avec le siège russe des ports de Marioupol et d'Odessa.

Quid du traitement réservé auxdits équipements ? Là encore, des dispositions contractuelles peuvent se révéler favorables pour le prestataire de logistique lequel peut organiser, conventionnellement, que le client devra indemniser celui-ci, des frais de réparation/de remplacement de ses installations et des équipements et/ou des ouvrages détruits ou endommagés, en raison de certains événements de force majeure, y compris, la guerre, l'invasion, les actes de terrorisme, la guerre civile ou l'émeute.

En l'absence de clause prévue au contrat, hypothèse, malheureusement, courante, le prestataire de logistique devra se tourner vers les dispositions de la loi du pays applicable au contrat.

Le cas échéant, le prestataire de logistique pourra s'appuyer sur les dispositions d'un traité bilatéral existant de protection des investissements lequel existe, à titre d'exemple, entre la France et l'Ukraine.

Ainsi, s'agissant des relations entre la France et l'Ukraine, un accord a été conclu « **sur l'encouragement et la protection réciproque des investissements** », le 3 juin 1994, qui comporte des dispositions sur l'accueil des investissements et précise que chaque état doit assurer à sa législation, un climat favorable, accord publié, en France, par décret n°97-1106 du 22 novembre 1997.

LA CRISE UKRAINIENNE

FÉVRIER 2022

L'IMPACT ET SES RÉPERCUSSIONS SUR LES CONTRATS
INTERNATIONAUX DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE

En conclusion, ainsi que le titrait l'un des médias les plus actifs en Afrique, « l'invasion de l'Ukraine par la Russie et les lourdes sanctions imposées par la communauté internationale au Kremlin nourrissent la flambée des prix des matières premières. Sur le continent africain, les conséquences ne se font pas sentir partout de la même manière. » (Cf. article du 9 mars 2022 de TV5 Monde « Guerre en Ukraine : les pays africains inégaux devant la hausse des prix des matières premières »)

Il peut déjà, être constaté, dans le secteur de la logistique, qu'à peine sortis des grandes difficultés enregistrées, depuis la seconde guerre mondiale, à cause de la pandémie de Covid 19, les acteurs de la logistique se trouvent confrontés à une série de difficultés d'exploitation liées à la hausse du prix du pétrole et du gaz, rendant les coûts d'acheminement des marchandises, plus élevés, et impactant, durablement, les marges bénéficiaires d'exploitation.

Dans ce contexte, il convient, dès lors, de redoubler de prudence, dans la rédaction des contrats de transport, à l'aune des recommandations formulées ci-avant.