



INSTITUT DU DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE
RECHERCHE / FORMATION / INFORMATION

Droit des transports : La commission de transport

Frédéric LETACQ - IDIT
Attaché de Recherche
Responsable Formation

LA COMMISSION DE TRANSPORT

PRESENTATION

Il est fréquent que les entreprises expéditrices ou destinataires se déchargent sur un professionnel de tout ou partie des opérations de transport : emballage, assurance, stockage, établissement des documents de transport, déplacement, etc ...

Ce professionnel est un auxiliaire de transport appelé commissionnaire qui intervient entre le chargeur et le ou les transporteurs et autres auxiliaires de transport.

Intérêt de recourir à un commissionnaire :

- l'entreprise est déchargée de tout souci organisationnel ;
- le commissionnaire devient son interlocuteur unique ;
- l'entreprise bénéficie des conseils éclairés d'un professionnel ;
- elle peut réaliser des économies par la connaissance que le commissionnaire a du marché.

I - DEFINITION ET QUALIFICATION DU CONTRAT

En droit, le commissionnaire de transport est un intermédiaire qui se charge complètement de l'exécution d'un transport en faisant exécuter sous sa responsabilité et en son propre nom le déplacement des marchandises pour le compte d'un donneur d'ordre appelé «commettant».

La cour de cassation définit ainsi la commission : c'est la convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à l'autre, elle se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout (Cass. Com. 16 février 1988, pourvoi n°86-18309 ; définition constante depuis 1988).

La qualification du contrat de commission est uniquement fonction de la nature des obligations souscrites (CA Rouen 31 octobre 1990).

Trois critères sont déterminants pour la qualification.

Peu importe la qualité que l'auxiliaire a porté sur les documents, le juge peut, en vertu de son pouvoir d'appréciation requalifier le contrat (CA Paris 25 avril 1984), peu importe aussi la qualité donnée par le client (Cass. Com. 17 juillet 1978).

I-1 – PREMIER CRITERE DE QUALIFICATION : LE COMMISSIONNAIRE EST UN INTERMEDIAIRE

Il confie à des tiers substitués, l'exécution des opérations nécessaires pour le compte de son client, le donneur d'ordre (CA Paris 3 décembre 1984).

Mais la qualité de commissionnaire n'exclut pas la possibilité de procéder lui-même au transport sur une partie de l'itinéraire (CA Paris 17 mars 1982).

- **Distinction entre commissionnaire et transporteur :**

La qualité dépend exclusivement des obligations conclues avec le donneur d'ordre (CA Paris 17 novembre 1983).

L'entreprise qui s'engage à déplacer elle-même la marchandise intervient en tant que transporteur et perd le droit de revendiquer la qualité du commissionnaire.

De même, le fait pour un transporteur de sous-traiter l'exécution matérielle ne lui confère pas en principe la qualité de commissionnaire (CA Paris 20 octobre 1981 ; CA Bordeaux 24 avril 1990). Cette qualité ne résulte pas, «pour celui qui a été chargé d'un transport de bout en bout du seul fait qu'il se soit substitué un tiers, s'il ne justifie pas du consentement du donneur d'ordre à la substitution» (Cass com 10 mai 2005, pourvoi n°04-10235).

I-2 – LE COMMISSIONNAIRE ORGANISE LE TRANSPORT

Il se charge de l'organisation et est tenu de faire effectuer par les intermédiaires de son choix toutes les opérations indispensables.

Si l'ensemble de la jurisprudence caractérise la commission de transport comme une convention portant sur le transport de bout en bout, cela n'empêche pas que sur un contrat de commission primaire viennent se greffer des contrats de sous-commission (Cass. Com. 23 juin 1992).

Ce qui importe pour la jurisprudence, c'est qu'il dispose du libre choix des voies et des moyens pour faire exécuter l'ordre reçu (Cass. Com. 6 octobre 1992).

Jugé que les instructions techniques ou des recommandations ne sont pas incompatibles avec la qualité de commissionnaire (CA Rennes 25 septembre 1991 et CA Aix en Provence 9 janvier 1985).

- **Mode de transport imposé :** la tendance dans la jurisprudence est de considérer l'entreprise comme un commissionnaire (Cass. Com. 25 juin 1992, précité ; contra : Cass. Com. 26 janvier 1985, où les instructions impliquaient de recourir au chemin de fer). A noter toutefois une exception notoire pour la société de ferroutage NOVATRANS qui bénéficie de la qualité de commissionnaire bien qu'elle n'ait ni le choix du mode de transport ni le choix de l'entreprise.

Le libre choix des voies et moyens est une condition de la garantie du fait des voituriers par le commissionnaire, celui-ci ne répond pas du fait des substitués qui lui ont été imposés par son donneur d'ordre. La jurisprudence l'avait admis depuis longtemps, le contrat type commission l'exprime expressément (art.5.2.2).

Aux termes du même article du contrat type, le commissionnaire ne répond pas non plus des substitués imposés par des autorités publiques (la jurisprudence antérieure était en sens contraire : Cass. com.13 janv 1987 pourvoi n°84-15732).

- Distinction avec le transitaire : à défaut de liberté de choix il devient un mandataire professionnellement appelé transitaire.

I-3 – LE COMMISSIONNAIRE EST UN PROFESSIONNEL QUI TRAITE EN SON NOM PERSONNEL

En France, il est inscrit sur un registre des commissionnaires de transport tenu par les directions régionales de l'Équipement.

L'accès à la profession est soumis, à quelques différences près, aux mêmes conditions d'honorabilité, de capacité professionnelle et financière que les transporteurs.

Le commissionnaire de transport traite obligatoirement en son nom personnel à la différence d'un mandataire et figure généralement en tant qu'expéditeur sur les documents de transport.

I-4 – REMUNERATION

Aux critères ci-dessus s'ajoute parfois celui d'une rémunération au forfait (CA Rouen 14 janvier 1992). Cependant, le forfait ne peut théoriquement cacher le prix des différents transports qui doit en principe apparaître sur la facture adressée au commettant (Cass. crim. 19 février 2003, arrêt isolé de la chambre criminelle et jamais réitéré).

II – REGIME DU CONTRAT

II-1 – REGLES GENERALES

Le contrat de commission obéit aux règles de droit commun des contrats.

S'il est international : jusqu'en 2008 => recherche de l'intention des parties sur la loi applicable en fonctions d'indices (lieux d'exécution en France : loi française, Cass. Com. 8 juillet 1981 ; lieu de conclusion en France : loi française, CA Paris 10 janvier 1985; en revanche : loi suisse dans CA Colmar 30 mars 1990 ou allemande dans CA Metz 28 octobre 1987).

Depuis le règlement CE 593/2008 du 17 juin 2008 sur la détermination du droit applicable aux obligations contractuelles et l'arrêt de la CJUE du 23 oct.2014 (aff. C-305/13) => le contrat de commission, s'il a pour objet principal un transport proprement dit, est régi par la loi du pays du transporteur si ce pays est aussi celui de la prise en charge ou celui de la livraison ou encore celui de l'expéditeur (art.5-1 du Règlement). Dans le cas contraire, si le transport n'est pas l'objet principal, la loi applicable au contrat de commission est la loi dans lequel le commissionnaire (prestataire de service) a sa résidence habituelle (art.4-1-b du Règlement). Ces principes ne s'appliquent naturellement qu'à défaut de choix exprès.

II-2 – REGLES SPECIFIQUES AU CONTRAT DE COMMISSION

- **Code de commerce** : articles L132-3 à L132-9 plus les articles relatifs aux commissionnaires en général (L132-1 et 2) et les articles communs avec les transporteurs (ex : L133-6 prescription ; L133-8 faute inexcusable).
 - **Contrat type commission** (décret du 5 avril 2013 modifié en 2014, voir art. D1432-3 du code des transports) : il fixe le régime des relations commettant / commissionnaire, à défaut de convention écrite contraire et détermine les obligations des parties. Il encadre également la responsabilité personnelle du commissionnaire.
 - **Conditions générales** particulières ou inspirées de la Fédération Française des Organismes de Transport et de logistique (TLF). Si de telles conditions existent et sont opposables au commettant (connues et acceptées), elles l'emportent sur les dispositions du contrat type commission qui ne sont que supplétives de la volonté des parties.
- **Remarques** : les conventions internationales relatives aux contrats de transport (CMR ; COTIF ; Bruxelles ; Montréal) ne sont pas applicables aux contrats de commission, sauf si expéditeur et commissionnaire en conviennent autrement (Cass. Com. 7 décembre 1983). Il n'en est pas de même dans les autres pays européens où les commissionnaires sont souvent assimilés à des transporteurs.

II-3 – LES INTERMEDIAIRES ETRANGERS

Les fonctions d'auxiliaire de transport existent aussi chez nos voisins, on les retrouve ainsi sous les qualificatifs de *Spediteur* en Allemagne, *d'expéditeur* en Belgique et aux Pays-bas, de *spedizioniere* en Italie, de *commissionistas* en Espagne ou encore de *Freight Forwarder* en Grande-Bretagne, mais les droits nationaux étrangers ne connaissent pas le contrat de commission de transport au sens du Code de commerce français.

- **Textes étrangers** : Belgique : Conditions générales des Expéditeurs (CGEB) ; Allemagne : Conditions ADSP ; au Pays-Bas : Conditions FENEX ; Italie : Conditions FSI ; Grande-Bretagne : Standard Trading Conditions.

Ces auxiliaires interviennent :

- Soit en qualité d'organisateur mandataire dès lors que, n'ayant pas reçu un ordre clair de transporter, leur rôle se limite à exécuter les instructions du client (cas du Spedizionere italien ou du Transitario espagnol) ; leur responsabilité ne peut être engagée que pour faute personnelle ;
- Soit en qualité de transporteur responsable d'une obligation de résultat (cas du Spedizionere vettore italien ou commissionistas espagnol).

III – CONCLUSION DU CONTRAT

III-1 – CONDITIONS GENERALES ET CONTRAT TYPE

Il existe depuis avril 2013 un contrat type pour réglementer les rapports entre le commissionnaire et son commettant. Ce contrat type est institué et légitimé par l'art. L1432-10 du code des transports. Il est reproduit en annexe à l'art. D1432-3 du code des transports.

Les conditions générales OTL ne constituent qu'un modèle dont l'adoption est recommandée par la Fédération TLF (Transport et Logistique de France). Elles ne sont opposables au commettant qu'à la condition d'avoir été connues et acceptées par lui lors de la formation du contrat. Toutefois, elles sont réputées connues entre professionnels affiliés à la fédération (CA Paris 3 Février 1976).

III-2- DEVOIR DE CONSEIL

Comme tout professionnel le Commissionnaire de transport a un devoir de conseil à l'égard de ses clients. Celui-ci se limite cependant à sa compétence spécifique et peut être tempéré par les connaissances particulières de son commettant (CA Paris 25 octobre 1989 ; rappelé par art.5 du contrat type).

III-3- OBLIGATION DE VERIFICATION ET D'INFORMATION

Aux termes du contrat type commission, le commissionnaire a des obligations de vérification des documents fournis par le donneur d'ordre. A cet égard, le contrat type distingue les documents en lien direct avec l'organisation (obligation de vérifier le contenu) et les autres documents (s'assurer de leur conformité apparente).

Il vérifie également que les pièces et les informations nécessaires lui ont été fournies ou ont été remises au transporteur avant la prise en charge.

III-4- ASSURANCE

Le commissionnaire de transport n'a pas à prendre l'initiative d'assurer la marchandise contre les risques du transport. Il appartient au commettant de lui en donner l'ordre par un mandat exprès.

En revanche, il doit vérifier si le transporteur auquel il a recours est convenablement assuré pour sa responsabilité personnelle (CA Bordeaux 13 juillet 1982 ; obligation légale).

III-5- PRIX

Il est librement convenu entre le commissionnaire et le commettant, même pour les groupages depuis que le tarif réglementant les conditions générales de groupage a été abrogé par le décret du 5 mai 1990.

Une rémunération au forfait à la tonne ou au mètre cube est caractéristique de l'activité de commissionnaire et se distingue d'une facturation détaillée comme en produisent les transitaires. Néanmoins, la Cour de cassation française impose tout de même au commissionnaire de respecter les dispositions du code de commerce en matière de facturation (art L 441-3).

IV- EXECUTION DU CONTRAT

IV-1- OBLIGATION DE SOIGNER LE TRANSPORT

Le commissionnaire de transport doit, outre les obligations légales imposées par la réglementation de l'activité (vérifier l'habilitation des transporteurs, leur assurance RC...):

- respecter les instructions qu'il reçoit, si elles ne sont pas suffisamment claires, il doit exiger des précisions complémentaires (CA Paris 11 juillet 1975) ;
- informer son commettant des réglementations afférentes au transport et notamment l'aviser des limitations de responsabilité des substitués (art 5.4.3 du contrat type) ;
- informer également des incidents et des difficultés rencontrées, voire de la bonne fin du transport si son donneur d'ordre en a fait la demande (art 5.6 du contrat type) ;
- transmettre à ses substitués les informations et les instructions et attirer l'attention des transporteurs sur les particularités des marchandises (Cass. Com. 23 novembre 1970) ; répercuter les instructions de livraison contre remboursement (CA Paris 4 novembre 1981) ;
- vérifier les documents qui ont un lien direct avec l'organisation du transport (art 3.2 du contrat type transposant la jurisprudence antérieure : Cass. Com. 11 déc.2007, pourvoi n°06-18192) ;
- faire suivre les documents tout au long de l'opération (art 5.2.4 du contrat type) ;
- agir au mieux des intérêts de son commettant.

- **Documents** : (arrêté du 11 février 1991), pour les envois en groupage => un bordereau de groupage ; pour les affrètements => un enregistrement de chacun des transports sur une feuille d'expédition ou autre.

IV-2- CONSERVATION DES RECOURS

Le commissionnaire de transport a l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder les droits et recours de son client.

Au besoin, il doit prendre des réserves et adresser au transporteur une protestation motivée conformément à l'article L 133-3 du code de commerce afin de conserver le recours de son commettant, à défaut il est présumé avoir reçu les marchandises en bon état (Cass. Com. 8 juillet 1974).

IV-3- PRIVILEGE DU COMMISSIONNAIRE

En contrepartie des lourdes responsabilités qui pèsent sur lui, le commissionnaire dispose d'un privilège que lui confère l'article L 132-2 du Code de commerce.

Ce privilège emporte droit de rétention sur les marchandises détenues par le commissionnaire, notamment pour obtenir le paiement d'opération antérieure et achevée. Il a été révisé par la loi du 6 février 1998 (modifiant le code de commerce) qui a entériné les solutions antérieures données par la jurisprudence.

- **Créance garanties** : créances certaines et exigibles de toute nature, à savoir : créance en principal, les intérêts, les commissions et les frais (CA Bordeaux 24 Avril 1990), mais aussi celles afférentes à des marchandises ayant fait l'objet d'opérations antérieures et terminées pour le compte du client (Cass. Com. 26 février 1979).
- **Conditions** :
 - que les marchandises soient demeurées en la possession du commissionnaire ou d'un tiers convenu (art. L521-2 Code de commerce) (il perd son droit s'il se dessaisit volontairement) ;
 - que la personne contre laquelle il entend exercer son privilège soit le propriétaire des marchandises, sinon le propriétaire réel, du moins le propriétaire à ses yeux (CA Paris 23 Mai 1989).
- **Opposabilité** :
 - à tous et notamment :
 - au destinataire
 - au vendeur

V- RESPONSABILITE

Le commissionnaire de transport est tenu de la bonne exécution de toutes les opérations de bout en bout.

Il est tenu d'une obligation de résultat (CA Paris 25 mars 1982).

Il assure une double responsabilité ; il répond de son propre fait mais aussi du fait de ses substitués.

V-1- RESPONSABILITE PERSONNELLE

- Art L132-4 Code Com : il est garant de l'arrivée des marchandises dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors cas de force majeure.
- Art L132-5 Code Com : il est garant des avaries ou pertes, s'il n'y a pas stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure.

Contrairement à celle du transporteur, la responsabilité du commissionnaire n'est pas d'ordre public. L'article L132-5 lui permet de stipuler sa «non responsabilité» (à la différence de l'art. L133-1 Code de commerce pour les transporteurs) ou de simplement la limiter, sauf cas de dol ou de faute inexcusable.

Le contrat type commission établit une telle limitation (art.13.2). Il conditionne à la preuve d'une faute la responsabilité personnelle du commissionnaire.

- **Clause limitative** : Pour être valable, elle doit être apparente et explicite et avoir été acceptée par le commettant lors de la conclusion du contrat. De plus, elle est d'application stricte (ex., si elle est prévue pour des marchandises en vrac elle ne s'applique pas à des marchandises en caisses ou palettisées : CA Paris 17 janvier 1979).

- **Cas d'exonération** : la force majeure, prévue par le Code de commerce, mais aussi le vice propre de la marchandise et la faute de l'expéditeur (idem responsabilité des transporteurs).
- **Limitations de réparation** : depuis la publication du contrat type commission, le commissionnaire bénéficie de limitations légales de réparation lorsque sa responsabilité personnelle est recherchée. Ces limitations sont égales à 20€ par kg de marchandise manquante ou avariée sans dépasser 5000€ par tonnes de marchandise constituant l'envoi, et en cas de retard, au prix de la commission.
- **Responsabilité pénale** : le commissionnaire, en tant que donneur d'ordre, engage sa responsabilité pénale en cas d'instructions incompatibles avec la réglementation sur les temps de conduite / repos, le poids maximal autorisé en charge et la vitesse maximale des véhicules (décret coresponsabilité du 23 juillet 1992).

V-2 – RESPONSABILITE DU FAIT DES SUBSTITUES

Art. L132-6 du code de commerce : le commissionnaire répond de tous les prestataires de services auquel il fait appel, dès lors qu'ils ne lui sont pas imposés par son commettant ou, aux termes du contrat type, par une autorité publique.

Il ne peut se dégager de sa responsabilité sous prétexte qu'il n'a pas personnellement commis de faute (CA Paris 1^{er} octobre 1986).

Mais il peut dans ce cas opposer au donneur d'ordre :

- Les causes légales d'exonération dont bénéficie le transporteur substitué ;
- Les limitations de responsabilité applicables au mode de transport considéré ;
- La fin de non recevoir que lui oppose le transporteur ;
- La prescription acquise au transporteur.

En revanche, il ne peut opposer au donneur d'ordre les clauses limitatives de responsabilité qu'il a acceptées de ses substitués (CA Paris 21 décembre 1981), sauf à prouver que le commettant en a lui-même eu connaissance.

Sa responsabilité étant recherchée en raison d'un fait de son substitué, il ne peut pas non plus invoquer les clauses limitatives de sa propre responsabilité personnelle (CA Riom 19 novembre 1982).

VI – REGIME DES ACTIONS

VI – 1 – EXERCICES DES RECOURS

Le donneur d'ordre peut agir soit contre le commissionnaire, soit contre le transporteur responsable du dommage si celui-ci est localisé, soit contre les deux.

Expéditeur et destinataire ont un droit d'action contre le commissionnaire mais aussi contre le transporteur en vertu de l'article L132-8 du code de commerce.

- **Recours en garantie du commissionnaire** : il a un mois à compter du jour où il a été lui-même assigné pour intenter une action récursoire contre son substitué. Ce délai est porté à trois mois contre le transporteur maritime, un an (à compter de la livraison) contre le transporteur international routier ou ferroviaire et deux ans contre le transporteur aérien.

Le commissionnaire peut aussi, indépendamment de toute assignation par l'ayant droit à la marchandise, exercer une action en principal contre son substitué (transporteur ou autre commissionnaire de transport). Il n'a toutefois, qualité pour exercer cette action que s'il a déjà indemnisé son commettant ou s'il s'est obligé à le dédommager (Cass. Com. 4 mai 1982).

VI- 2 – FORCLUSION

La fin de non recevoir de l'article L133-3 C.com. ne vise que les actions contre le transporteur et ne s'applique pas au contrat de commission.

Toutefois, le commissionnaire peut invoquer à son profit la forclusion qui lui est opposée par le transporteur (CA Aix-en-Provence 3 juin 1977).

VI-3- PRESCRIPTION

La prescription annale de l'article L133-6 du Code de commerce s'applique aux actions en responsabilité contre le commissionnaire (toutefois jugé contre à propos de la responsabilité personnelle : CA Rouen 20 octobre 1983).

Les délais de prescription prévus par les conventions internationales pour les actions contre les transporteurs ne s'appliquent pas à la commission (ex. : 2 ans en transport aérien).

* * * * *