

Domaine du droit privé des transports.

Contrat de transport

- I. Le contrat de transport
- II. Les contrats voisins qui ne sont pas des contrats de transport

OBJECTIFS

Savoir ce qu'est le droit des transports. Le distinguer de contrats proches mais dont le régime juridique est différent.

PRÉREQUIS

Aucun.

MOTS-CLEFS

Contrat de transport, commissionnaire, auxiliaire de transport, mandataire, transitaire, location de véhicule avec chauffeur, prestation logistique.

I. Le contrat de transport

Il n'existe pas de véritable définition légale du contrat de transport. Le code des transports, dans sa 1^{re} partie, comporte un chapitre intitulé « Les contrats de transport de marchandise ». Le seul texte qui précise la notion est l'article L. 1432-2 : « tout contrat de transport public de marchandise précise : 1° la nature et l'objet du transport ; 2° les modalités d'exécution du service, tant en ce qui concerne le transport proprement dit que les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés ; 3° les obligations respectives de

l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire; 4° le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.»

Il ne s'agit pas vraiment d'une définition permettant de qualifier précisément les contrats créés par la pratique, puisque le texte se contente d'indiquer ce que doit être le contenu d'un contrat de transport. Il manque les critères qui permettent de distinguer le contrat de transport *stricto sensu* de contrats proches mais dont le régime juridique est parfois fort différent. De même, l'article L. 1411-1 du même code définit le commissionnaire de transport et l'auxiliaire de transport mais ne parle pas du transporteur.

C'est donc du côté de la jurisprudence et de la doctrine qu'il faut rechercher une définition du contrat de transport. Les auteurs retiennent majoritairement trois critères pour différencier le contrat de transport d'autres contrats : **déplacement par un professionnel qui est indépendant.**

Le contrat de transport est celui qui a pour **objet principal le déplacement de la marchandise ou de la personne.** Déplacer est à prendre au sens propre : mouvoir physiquement la marchandise en utilisant un matériel adapté à ce transport. Par contre, peu importe le mode de transport utilisé (terrestre, aérien, maritime, fluvial) ou le moyen de transport : semi-remorque mais aussi vélo triporteur, airbus A380 mais aussi ballon dirigeable, navire porte-conteneurs mais aussi vedette touristique. De même, peu importe la distance parcourue (20 000 km ou 500 m) ou le fait que la marchandise ou la personne revienne à son point de départ (voyage aller-retour).

Le transport est **exécuté par un transporteur professionnel :**

- Le contrat de transport ne concerne que le transport pour **compte d'autrui** (le transport public) et exclut le transport pour compte propre (le transport privé) qui est celui fait par une personne pour elle-même (l'industriel qui livre ses marchandises avec ses propres véhicules).
- Le contrat de transport ne concerne que le transport **fait contre rémunération.** Il exclut le transport effectué à titre gratuit (un automobiliste transportant un auto-stoppeur). De même, il exclut le transport effectué à titre occasionnel, même si son bénéficiaire paye une participation aux frais de transport (covoiturage automobile avec participation aux frais). Dans cette dernière

hypothèse, il est important que celui qui transporte ne tire pas un revenu de cette activité et que le montant payé reste un simple partage des frais.

- L'activité de transport est une **activité commerciale** par nature (art. L. 110-15° du code de commerce) et le contrat de transport est un contrat commercial. Le transporteur est considéré comme un commerçant s'il fait de cette activité sa profession habituelle (art. L. 121-1 c. de commerce). Il doit être immatriculé au registre du commerce et des sociétés.
- Le transporteur professionnel doit en outre **s'immatriculer sur un registre spécifique**. L'art. L. 1422-1 c. des transports permet de créer cette obligation pour le transport de marchandises. Elle est matérialisée, pour le transport routier par exemple, dans les articles R. 3211-7 et s. du code des transports.

Le transporteur est un professionnel **indépendant**. Cette indépendance se matérialise par la maîtrise de l'opération de déplacement : il est libre de choisir le matériel adapté et l'itinéraire à suivre, d'organiser le chargement du moyen de transport (répartir les masses). Bien entendu, son client peut réduire cette liberté par des instructions précises données dans le contrat (heure impérative de chargement, contrainte spécifique sur la marchandise qui impose un type de matériel). Mais, malgré cela, la convention est un contrat de transport chaque fois que le professionnel a la maîtrise de l'exploitation du conducteur et du véhicule.

II. Les contrats voisins qui ne sont pas des contrats de transport

Les critères présentés ci-dessus distinguent le contrat de transport d'autres contrats, souvent proches par leur objet et leurs effets, mais qui se voient appliquer d'autres règles que celles du contrat de transport *stricto sensu*. Le transporteur ne doit pas être confondu avec :

• Le mandataire

Le mandat est le contrat par lequel une personne (le mandant) donne pouvoir à une autre personne (le mandataire) d'accomplir

des actes juridiques en son nom. Le mandataire **agit pour le compte de son mandant**. Il est transparent : ce n'est pas lui qui est directement engagé par les contrats qu'il passe mais c'est le mandant.

- **L'auxiliaire de transport**

L'article L. 1411-1 du code de transport définit l'auxiliaire de transport comme celui qui concourt « à l'opération de transport sans toutefois l'exécuter, ni fournir les moyens d'exécution [...] ». Il ne s'agit donc pas d'un transporteur car il ne déplace pas la marchandise. On classe dans cette définition légale ce que la pratique appelle parfois un « **transitaire** ». C'est un « simple intermédiaire chargé d'assurer la continuité entre deux transports distincts, dans **le cadre des instructions de son mandat** » (CA Grenoble, 13 février 2003). Selon le *Vocabulaire juridique* Capitant, il « accomplit les opérations juridiques et matérielles nécessitées par le passage des marchandises en transit ».

Sont aussi à classer parmi les auxiliaires de transport : le courtier fluvial (art. L. 4441-1 code des transports : il met en rapport les donneurs d'ordre et les transporteurs fluviaux), l'agents de handling en transport aérien (il prépare, réceptionne et manutentionne les envois sur l'aéroport).

Ces opérateurs sont des mandataires classiques : ils agissent pour le compte de leur client et non pas en leur propre nom, ce qui permet de les distinguer des commissionnaires de transport.

- **Le commissionnaire de transport**

Le contrat de commission se différencie du contrat de transport car il porte sur l'**organisation** du transport, c'est-à-dire une prestation intellectuelle. Le commissionnaire, défini à l'art. L. 1411-1 I. 1° du code des transports, ne voit pas et ne touche pas la marchandise. Le transporteur, au contraire, la déplace physiquement à l'aide des moyens appropriés.

Le commissionnaire se rapproche du mandataire car il passe des contrats pour son client. Mais, à la différence du mandataire classique présenté ci-dessus, **il agit en son propre nom** : c'est lui qui est engagé par les contrats qu'il passe. Il n'est pas transparent et il

s'interpose juridiquement entre son client et les prestataires qu'il choisit pour effectuer le transport.

Dans la pratique, de nombreuses opérations de transport sont difficilement classables dans l'une ou l'autre catégorie. C'est, par exemple, le cas d'une entreprise affichant les deux activités dans ses documents commerciaux. Le client pense qu'elle va effectuer elle-même le transport. Elle décide finalement de sous-traiter le déplacement à un confrère. La qualification retenue (transporteur ou commissionnaire) peut s'avérer importante car les règles applicables à chacun de ces acteurs, parfois proches, connaissent aussi des différences importantes (voir Fiche 22).

• Le loueur de véhicule

Le contrat de **location de véhicule sans chauffeur** ne pose pas de difficulté particulière car son objet n'est pas de déplacer une marchandise mais de fournir un moyen de transport. Son régime juridique est celui de la location sans qu'il ne puisse être confondu avec le transport. Le cas de la **location de véhicule avec conducteur** est plus délicat. Le critère de la distinction est celui de l'indépendance du transporteur. Si l'entreprise qui fournit le conducteur et le véhicule (le loueur) conserve dans la réalité la maîtrise de l'organisation du travail de ces moyens, il s'agit d'un contrat de transport. Si, au contraire, l'exploitation des moyens est confiée au locataire (itinéraires, heures de chargement / déchargement...), il s'agit d'une location de véhicule avec chauffeur. L'intitulé de la convention peut être très clair et correspondre à la réalité de la prestation. Mais la réalité peut être beaucoup plus ambiguë. C'est alors au juge, en cas de contentieux, de rechercher qui, du loueur ou du locataire, assume réellement cette exploitation pour déterminer s'il s'agit d'un contrat de transport ou d'un contrat de location de véhicule avec chauffeur.

La situation est proche dans le cas d'un **contrat d'affrètement de navire** (une **charte-partie**), différent du contrat de transport maritime *stricto sensu*. Le fréteur (le loueur) met à disposition de l'affréteur (le locataire) un navire. Il en existe 3 types (art. L. 5423-1 et s. code des transports).

- Affrètement coque nue : le fréteur met le navire à disposition pour un temps donné, sans armement ni équipage. L'affréteur en assure la gestion commerciale et maritime.
- Affrètement au voyage : le fréteur met le navire à disposition le temps d'un voyage donné. Le fréteur assure la gestion commerciale et maritime du navire.
- Affrètement à temps : le fréteur met le navire à disposition avec armement et équipage. Le fréteur garde la gestion maritime du navire et l'affréteur en assure la gestion commerciale.

• **Le tractionnaire**

Ce mot est souvent utilisé par les professionnels alors qu'il ne renvoie à aucune définition légale. Il est utilisé pour désigner celui qui met un tracteur à la disposition d'un client pour tirer une remorque fournie par ce client. L'opération s'analyse comme un contrat de transport **au regard des marchandises** chargées dans la remorque : le tractionnaire est un transporteur qui déplace les marchandises contenues par la remorque.

• **Le prestataire logistique**

De nombreux prestataires étendent leur offre à des prestations logistiques plus complexes que le transport pur : entreposage de la marchandise, préparation de commande, gestion des retours... Il existe alors une grande variété de situations dans laquelle il est délicat de savoir s'il s'agit d'un simple déplacement de la marchandise, donc soumis au droit des transports, ou bien s'il s'agit d'un contrat d'entreposage (le juriste l'appelle contrat de dépôt), voire d'un contrat complexe mêlant plusieurs prestations enchevêtrées.

Dès lors que l'entreposage de la marchandise est une **opération annexe au transport**, strictement nécessaire à ce dernier, il n'y a pas de contrat de dépôt mais **un contrat de transport**. Le régime juridique applicable à toute l'opération est celui du contrat de transport, y compris pendant les phases d'entreposage annexes. C'est le cas lorsque la marchandise est remise au transporteur avant son déplacement mais que l'objet principal du contrat est le déplacement. Il en est de même lorsque le transporteur choisit de faire

passer la marchandise sur un quai pour la transborder dans un autre véhicule, choisit de la grouper avec d'autres marchandises et la met en attente, lorsque la marchandise n'a pas pu être remise au destinataire et est conservée par le transporteur en attente d'instructions du donneur d'ordre...

Par contre, dès lors que le **déplacement est accessoire à la phase d'entreposage** (courte distance, longue durée de stockage, entreposage demandé par le client et non nécessaire à l'exécution du transport, facturation séparée de l'entreposage...), il s'agit d'un contrat distinct du contrat de transport : un **contrat de dépôt**. Son régime juridique, qui dépasse le cadre de cet ouvrage, est alors différent (art. 1915 et s. du code civil).

Dans d'autres cas, donneur d'ordre et prestataire conviennent de prestations complexes s'imbriquant les unes aux autres afin d'atteindre un résultat global : une **prestation logistique complète**. Transport, manutention, stockage, préparation de commande, conditionnement... se mélangent dans un seul contrat qui correspond à une réalité économique ignorant les catégories juridiques. Le juriste a deux solutions pour résoudre le problème.

Il peut considérer qu'il s'agit d'une **juxtaposition de contrats**, chacun ayant une existence autonome. Dans ce cas, si le litige intervient lors du déplacement, le droit des transports s'applique alors que, si le litige intervient lors d'une préparation de commande, c'est le droit du contrat d'entreprise (prestation de service classique) qui s'applique.

Il peut aussi considérer qu'un seul contrat englobe toute la prestation. Dans ce cas, c'est le droit de l'opération qui a un caractère principal qui l'emporte et qui s'applique à tout le contrat. Les autres opérations sont considérées comme accessoires. **Un seul régime juridique, celui de l'opération principale, s'applique** quel que soit le moment de survenance du litige.

Les juges tendent à retenir la seconde solution : l'accessoire suit le principal. Le régime juridique applicable à toute la prestation logistique est celui de l'opération principale. Le juge tranche au cas par cas, en fonction du contrat passé et des circonstances factuelles. Par exemple, si le déplacement est primordial et que le stockage est de courte durée, sans grande difficulté, le droit des transports s'applique à toute la prestation, même si le litige a son origine dans

le stockage. La solution peut être contraire si le déplacement est considéré comme accessoire.

CAS PRATIQUES

Dans les situations suivantes, indiquez la nature juridique du ou des contrats. Justifiez.

- 1.** M. X demande à un voisin partant en vacances de transporter un carton de vêtements jusque chez sa sœur.
- 2.** Un industriel sous-traite à un prestataire la gestion de ses produits finis. Ce dernier les récupère en sortie de production, les charge dans ses véhicules pour les amener sur sa propre plate-forme logistique, les stocke, prépare les commandes des clients de l'industriel et livre ceux-ci avec ses véhicules.
- 3.** Un industriel réorganise son site de production. Il doit déplacer une presse industrielle très lourde d'un atelier à un autre. Il fait appel à une entreprise spécialisée qui devra vérifier les sols sur le parcours de la machine afin de s'assurer qu'ils supporteront le poids de celle-ci, démonter une partie de la toiture pour en permettre le passage, fournir une grue et déplacer la presse sur 80 mètres environ.
- 4.** M. X offre à son fils, pour son anniversaire, une promenade en montgolfière. Il fait appel à une entreprise vendant ce type de prestation.
- 5.** Une entreprise charge des marchandises chez un industriel. Elle les décharge dans ses locaux, les met en attente et les recharge le soir dans le véhicule d'un sous-traitant qui les livrera à la destination finale.

SOLUTIONS

Dans chacune des situations, il faut vérifier si les différents critères du contrat de transport sont réunis : déplacement, à titre onéreux, par un professionnel indépendant.

- 1.** Il y a bien déplacement d'une marchandise, mais il est à titre gratuit et n'est pas réalisé par un professionnel, c'est-à-dire quelqu'un tirant