DROIT des TRANSPORTS

# Introduction

**Importance du phénomène des transports**

**AVANT PROPOS**

Matière très vaste : essor du phénomène transport.

Modernisation du droit, lié au fait que les transports sont devenus un phénomène très organisé qui s’exerce entre les mains de professionnels. Vont déboucher sur une évolution de la technique. Nouveaux moyens de transport où certains sont redevenus à la mode (ex tram, mais nouveauté : modernisation).

• techniques modernes : apparition des conteneurs. Faciliter le passage d’un transport sur un autre pour éviter les ruptures de charge. Dès règles juridiques adaptées à ces nouveaux systèmes “ roll or roll off ”. Technique du ferroutage.

• développement en fonction des besoins économiques. Développement du transport pour des besoins aussi d’agrément.

• grâce au droit des transports il y a eu un véritable développement de la science juridique : théorie de l’obligation de sécurité, théorie du contrat d’adhésion, notion de sécurité publique.

• complexité du droit, chaque mode de transport : règles spécifiques. Et, en raison du développement international des échanges (conventions internationales : Varsovie, de Berne...)

• Droit largement marqué par l’interventionnisme de l’Etat, le transport, c’est avant tout, un service public.

Un certain nombre de contraintes. Dans ce domaine s’efface la notion de libéralisme. Monde très et peut-être trop réglementé, d’où déréglementation qui va se traduire par un certain nombre de nouveautés. Ex en France, disparition de la tarification routière. On reviendra peut-être sur ce système. De plus, progrès du droit communautaire.

• libéralisation des transports aériens : on ne peut plus raisonner au niveau du droit interne ou communautaire, mais international : négociation de l’uruguay-round.

La politique française des transport a beaucoup de travail, nos hommes politiques devraient la prendre en mains. Transport fluvial : satisfaisant pour les écolos.

Dans ce cours on n’étudiera pas le transport maritime. Par contre, développement en fin de cours du problème des assurances de transport.

1934 : décret pour stopper l’essor du transport routier et pour sauvegarder le transport ferroviaire. 2 types de transporteurs:
- ceux qui sont concessionnaires et sont soumis à des obligations de droit public : le transport ferroviaire surtout, les personnes et les marchandises étant transportées selon des barèmes, horaires, arrêtés officiellement.
- Les transports routiers, fluviaux, les premiers exploitants aériens : liberté économique et juridique.

La séparation de ces 2 régimes a disparu avec le décret de 1934.

Aujourd’hui, quelque soit le mode de transport, terrestre (routier, ferroviaire, fluvial) ou aérien, on entre dans le cadre d’un service public. Sur le plan juridique,

loi du 30/12/1982 : LOI D’ORIENTATION SUR LES TRANSPORTS INTERIEURS : LOTI. C’est la base juridique d’intervention des pouvoirs publics : texte le même pour tous les transports (même maritime si transport combiné). Malgré cette loi, il reste des différences entre les entreprises de transport. En effet : SNCF ou AIR France : entreprises très proches des services publics administratifs (statut du personnel...), elles se distinguent des entreprises de transport routier et fluvial qui ont des rapports de droit privé, notamment avec leur personnel.

### Chapitre 1

### L’organisation administrative et professionnelle des transports

#### Section 1 Les entreprises ferroviaires

entreprises publiques. Certaines lignes, collectivités locales

##### § 1 - statut juridique de la SNCF

l’exploitation du transport ferroviaire considéré comme un service public, intervention des pouvoirs publics. techniquement, la construction des voies est facilitée. Financièrement au départ quelque exploitations privées : coût élevé et donc il faut trouver des solutions.

Jusqu’en 1937 : grande compagnies (Nord, Est...) qui se partagent le réseau. L’usager ne se rendait pas compte de la diversité, prix du transport unique qq. soit la compagnie, moins simple au niveau des dommages .
En 1937, création de la Sté nationale des chemins de fer. A l’époque, Sté d’économie mixte. l’Etat est actionnaire majoritaire. Contrat de concession, 2 actes importants : une convention qui définissait l’objet et la durée de la concession et un cahier des charges qui fixe les obligations de la SNCF avec le principe d’égalité des usagers sur le plan de la réglementation tarifaire, prestations offertes.

La concession à la SNCF expirait en 82, date à laquelle ce régime fut abandonné. Avec la LOTI, on découvre que la SNCF devient un établissement public à caractère industriel et commercial.
LOTI : on conserve la dénomination SNCF. L’avantage de l’EPIC : régime mixte : droit public/droit privé, avec un élément de droit privé qui domine. Dans ses rapports avec les particuliers, la SNCF ne se distingue pas d’une entreprise privée, les contrats relèvent du droit privé avec les usagers et donc les litiges dépendent des juridictions judiciaires. Les voies sont publiques et l’EPIC ne peut être mis en RJ ou LJ.

Une restructuration est envisagée, plusieurs causes : endettement et les impératifs communautaires. Il existe des directives prises de 1991 (pas encore en application en France) qui reconnaissent aux entreprises ferroviaires des états membres un droit d’accès aux infrastructures des autres états membres (moyennant redevance) (cabotage ferroviaire à l’intérieur d’un autre état membre). Question : faut-il séparer l’infrastructure et le transport ? création d’un EPIC infrastructure (réseau national ferré) et conservation de l’autre EPIC SNCF, mise en place de droit de péage pour les utilisateurs : remet en cause toute la politique ferroviaire. (suivre l’actualité).

##### § 2 - le cahier des charges de la SNCF

LOTI ne fixe que quelques grandes lignes de fonctionnement. Décret de 83, certainement un nouveau cahier des charges qui rentrera en vigueur. Document important pour l’exploitation commerciale de la SNCF et pour les relations entre SNCF et les usagers. L’idée première : la SNCF doit aménager et développer le réseau ferré national. Ce cahier mettait beaucoup l’accent sur le développement de la recherche technologique.
La SNCF dispose d’une autonomie de gestion. Elle peut, pour assurer ses missions, créer des filiales. Aujourd’hui une centaine de filiales créées par la SNCF.

Le cahier des charges traite d’un certain nombre de problèmes techniques. Il parle du régime des embranchements particuliers (= des voies ferrées qui partent d’un réseau général pour aller jusqu’aux locaux des entreprises privées, ils sont fermés à la circulation d’intérêt général). Des fois, des embranchements peuvent servir plusieurs entreprises privées.
La SNCF répond assez favorablement aux embranchements car comblent le handicap du porte à porte (délaissement pour le transport routier). Ces embranchements donnent souvent naissance à des litiges : Ces embranchements vont comprendre deux parties : une établie sur le terrain de la SNCF : la SNCF se charge de la construction et de l’exploitation. La seconde partie est construite et entretenue par le demandeur, l’embranché. La SNCF n’est plus responsable des pertes et avaries qui peuvent survenir sur cette seconde partie. Sur ces voies privées, vont circuler des wagons qui pourront être la propriété de l’entreprise et de la SNCF, les engins de traction : engins que la SNCF met à la disposition des entreprises. Les agents de la SNCF qui conduisent les engins de traction pour acheminer les wagons aux entreprises vont agir en tant que préposés de l’embranché et donc sous la responsabilité de l’entreprise.
Arrêt du 29/3/1962 cour de cassation : accident qui survient à un tiers chauffeur de camion. Camion sur la seconde partie de l’embranchement (celle appartenant à l’entreprise). Ce chauffeur blessé par une rame de wagons qui arrivait de la première partie de l’embranchement manoeuvrée par des agents de la SNCF. L’accident est à la charge de l’embranché car il est arrivé sur la partie privative. La Cour d’appel refusait cette solution car faute délictuelle de la SNCF et donc partage de responsabilité : la cour de cassation censure.
Depuis 93, un mouvement nouveau de jurisprudence:

- Tribunal de commerce de Paris du 22/3/93: même type de problème. Responsabilité de la SNCF “ dès lors qu’elle ne rapporte pas la preuve d’une négligence de l’embranché ”.
- 17/3/93, chambre commerciale de la cour de cassation va retenir la responsabilité de la SNCF dans un accident qui survient sur la seconde partie de l’embranchement “ cet accident étant dû à un concours de circonstances dont aucune est en elle même déterminante ”. Idem pour la cour d’appel de Paris : soulage les embranchés.

Le cahier des charges : wagons particuliers, à partir de 83 fait allusion à ces wagons qui appartiennent à des tiers. Sur les voies du réseau d’intérêt général circulent des wagons qui appartiennent à des tiers : soit des entreprises qui les utilisent pour leur propre besoins : soit le plus souvent, des entreprises qui ont pour profession de louer ces wagons. Pour circuler sur les réseaux, ces wagons doivent faire l’objet d’un contrat d’immatriculation passé entre le propriétaire et la SNCF. Ce wagon peut être incorporé dans une rame de wagons SNCF. Règles très strictes d’entretien de ces wagons. Pas beaucoup de jurisprudence dans ce domaine car la SNCF assure des révisions strictes.

Le cahier des charges prévoit que les prestations de la SNCF donnent lieu en contrepartie au paiement d’un prix. Les relations avec l’usager sont essentiellement contenues dans l’offre que la SNCF fait au public par l’intermédiaire des “ tarifs ” (prix, horaires).

Cahier des charges : appendice sur la police des chemins de fer : les infractions à la réglementation.

#### Section 2 Les entreprises routières

Les pouvoirs publics ont partiellement réglementé cette profession : assurer une coordination entre le rail et la route : coordination assez autoritaire. Réglementation concernant l’accès à la profession de transporteur routier. Les textes d’application sont différents selon le transport de personnes ou de marchandises. Influence du droit communautaire.

#### Sous - Section 1 Les entreprises routières de marchandises

Les textes servent surtout à protéger les routiers contre eux-mêmes. Principes directeurs relevant de la LOTI. Les textes de la LOTI sont peu explicites, problème de la liberté du choix des usagers devant les entreprises .
L’essentiel de la profession est assujetti à un décret de 86 modification en juillet 1992. S’ajoutent un certain nombre de règles fondamentales bien que non spécifiques au droit des transports. Les règles relatives à la sécurité routière, les réglementations relatives aux dispositions sociales. La plupart des règles sont issues du droit communautaire (travail, etc.) Les transporteurs sont soumis à des textes relativement contraignants : profession très organisée : organisation professions indépendantes. Profession qui entretient des relations étroites avec l’administration : le ministère des transports, le conseil national des transports, la direction régionale de l’équipement : leur incombe de mettre en œuvre la réglementation des transports et d’en contrôler l’application.

##### § 1 - organisation de la profession

Très marquée jusqu’en 89 par les groupements professionnels routiers. Ils participaient à l’élaboration de la tarification routière obligatoire. Ils avaient un rôle très actif, très souvent amenés à représenter la profession, la possibilité d’ester en justice. La tarification routière obligatoire a disparu, ces groupements ont perdu peu à peu de l’importance. Aujourd’hui : supprimés. Certains regrettent ces associations.

L’organisation la plus représentative : 1989 : **le comité national routier** : composé de professionnels, de membres désignés par les organisations syndicales, des administrateurs choisis par le ministère des transports. Ce comité est chargé d’observer les prix et les coûts du transport, d’élaborer la tarification de référence. Rôle aussi très actif : la refonte des documents de transport. Gère les bourses de fret télématique : par l’intervention de ce système informatique permet de rapprocher les offres et les demandes de fret. A une fonction “ d’appainage ” : le rapprochement des offres et demandes de fret .
A entre les mains des bureaux de fret régionaux dissous (car abus, détournement) par un décret de 91.

##### § 2 - les différents types de professionnels des transports

Le transport routier de marchandises a plusieurs activités : le déplacement de la marchandise, la recherche d’un fret (transport). Ceux qui assurent ces activités n’ont pas nécessairement les deux fonctions. On distingue sur un plan juridique le transporteur, différent du loueur de véhicule et du commissionnaire du transport.

**Le transporteur** : non précisé par les textes. A travers la LOTI, on peut deviner qu’il s’agit du transporteur pour le compte d’autrui.

Sont exclus de la réglementation (problèmes de coordination du transport) :
- les transporteurs agissant pour leur propre compte : industriels, agriculteurs, commerciaux : dans ce cas, le transport est l’accessoire de l’activité de l’entreprise
- Les transports postaux relèvent d’une législation spécifique .
- Sont considérés comme libres et non assujettis à la réglementation tous les transports qui sont effectués par des véhicules dont le poids total en charge ne dépasse pas 3,5 tonnes, dont le volume n’excède pas 14 mètres cube. Cette liberté profite aux transporteurs professionnels.

**Le loueur de véhicule industriel** : c’est une profession qui s’est beaucoup développée avant 86 puisque cette jusqu'à cette date elle n’était pas réglementée et donc grande liberté quant à la tarification routière. Aujourd’hui, ces entreprises subsistent mais stabilisation dans le développement car assujettissement à une réglementation.

**Le commissionnaire de transport** : c’est un professionnel qui fait exécuter sous sa responsabilité et en son nom propre un transport de marchandises et ceci pour le compte d’un commettant. C’est un intermédiaire différent du transporteur. C’est surtout un organisateur du transport. On se retrouve dans une situation où il y a une superposition de contrats :
- expéditeur et commissionnaire : contrat de commission .
- Commissionnaire et transporteur : contrat de transport .
Difficultés car dans la profession, ils sont à la fois des commissionnaires et des transporteurs.

**Le courtier de fret**. Différent. Met en rapport un expéditeur et un transporteur. On le retrouve souvent dans le domaine du transport fluvial

**Le transitaire**. Différent. Mandataire, agit au nom et pour le compte de l’expéditeur. Mission limitée : regroupe la réception de la marchandise ; l’entreposage et la réexpédition de la marchandise .
Profession libre ? beaucoup de transporteurs sont et commissionnaires et transitaires. L’usager doit savoir le titre de son cocontractant. Les transitaires peuvent également être des commissionnaires en douane et dans ce cas, ils deviennent une profession très réglementée (ex agrément du ministère de l’économie et des finances).

**Commissionnaire groupeur** : réunit des envois de marchandises destinées à un ou plusieurs destinataires, organise un transport unique pour des diminutions de coûts.
**Commissionnaires d’affrètement :** de gros envois, envois effectués ensuite par plusieurs transporteurs.

Spécialisation des commissionnaires.

##### § 3 - les conditions d’accès aux différents fonctions du transport

Ces accès est réglementé et nécessite une certaine aptitude professionnelle qui relève d’un décret de 86, souvent modifié, pour se mettre en conformité avec le droit communautaire (93) : règles les mêmes :

**l’honorabilité, une capacité financière et une compétence professionnelle**  .
Capacité financière : une directive prévoit un chiffre min. .
L’honorabilité : la France avait un texte non conforme rectifié en décembre 1993. L’honorabilité disparaîtra dès lors que le transporteur aura fait l’objet d’une condamnation pénale grave ou lorsque l’entreprise sera condamnée pour des infractions répétées : ex réglementation du travail (temps de conduite, de repos) .
Ces textes seront-ils appliqués ? la perte de l’honorabilité ne peut être prononcée que par le Préfet de Région .
Compétence professionnelle : pour gérer une entreprise de transport, détenir des diplômes, examens professionnels.

Pour exercer réellement ce métier, **l’entreprise doit être inscrite au registre des transporteurs routiers de marchandises.** La condition de nationalité française a aujourd’hui disparue : ressortissant communautaire.

#### Sous - Section 2 Les entreprises de transport de voyageurs

##### § 1 - les différents types de transport de voyageurs

La LOTI : différences : privés, publics et ceux soumis à un régime dérogatoire.

**Transports privés :** libres, déclaration auprès de l’autorité préfectorale. Transports organisés par des collectivités publiques, par des entreprises, le transport y est gratuit et le véhicule doit appartenir à l’organisateur du transport .
Transport soumis à un régime dérogatoire : les taxis, pompes funèbres, ambulances.

**Transport public** : 3 types de transport public de voyageurs  :
- urbains (tram...) .
- non urbain : services réguliers qui sont organisés généralement par les départements : cars (ex grenoble-nice) souvent des entreprises privées .
- services dits occasionnels : font des voyages, dont chaque place est vendue séparément et ramène le voyageur à son point de départ (voyage organisé).

##### § 2 - l’accès à la profession

autorisation d’accès à la profession : honorabilité, capacité financière, compétence professionnelle. En plus, il faut une autorisation d’exploiter tel ou tel trafic. Autorisations spécifiques délivrées généralement au niveau préfectoral. Ces autorisations sont attribuées avec beaucoup d’attention. On veut éviter une surcapacité de transport, une concurrence excessive.

Transports urbains : l’usager paie rarement le prix réel du transport. Ces services sont particulièrement étudiés pour éviter les difficultés financières. Il y a des compensations (impôts locaux, contributions spécifiques pour les entreprises).

Le conseil de la concurrence : dans ce domaine un certain nombre d’infractions entraîne condamnation (ex entreprises de déménagement).

#### Section 3 Les entreprises fluviales

Peu préoccupé en France du transport fluvial .
Nouveau texte qui permet de gérer ce secteur : loi du 12/7/1994. Ses dispositions sont provisoires dans l’attente d’une plus grande uniformité au niveau européen .
Les articles de la LOTI prévoient surtout la protection des artisans bateliers : décret de 84 condition pour être artisan batelier, protection contre les grandes compagnies qui obtiennent plus facilement les offres de fret. Artisans : ne sont pas employeurs de plus de 6 salariés.
Cette loi couvre les transports de marchandises solides .
Sont libres les transports de marchandises liquides, les transports de conteneurs. Il faudra que soit créé un nouveau texte .
La loi actuelle de 94 maintient l’existence des bureaux d’affrètement, ces bureaux gèrent les bourses d’offres et de demandes de fret. Ces bureaux fonctionnent selon un système qui remonte aux usages les plus anciens : le tour de rôle, caractère du transport fluvial français qui consiste à répartir les frets selon les rangs dans lesquels les bateaux sont disponibles. Les expéditeurs ne sont pas libres de choisir leurs transporteurs .
Critique de la part des autorités communautaires, ce système est incompatible avec la mise en place d’une politique commune des transports. La commission a souvent envisagé de faire une action en manquement contre la France, elle a reculé car les positions des états membres sont divergentes.

Les expéditeurs ont recours à des intermédiaires la plupart du temps pour avoir recours à un transporteur il faut avoir recours à un courtier de fret. Les courtiers de fret sont une profession réglementée avec un certain nombre d’exigences particulières pour le courtier : ne doit pas exercer son métier dans un débit de boissons, la commission du courtier ne doit pas dépasser 5% du montant du fret pour les transports intérieurs à l’exception des “ surestaries ” qui sont des primes versées aux transporteurs (bateliers lorsque le délai accordé pour charger a été dépassé). Conditions très rigoureuses de chargement. Le délai de planche : le chargeur doit charger .
Le courtier de fret est tenu d’assurer certaines charges, de faire des avances sur le fret au batelier. Courtier ducroire en ce qui concerne le règlement du fret (il se porte garant dans le cas où le fret n’est pas acquitté).

Normalement, l’ordonnance de 86 prévoit qu’il y a une liberté des prix, mais dans le domaine des frets fluviaux, il y a des tarifs de référence, le directeur de l’office national de la navigation fluviale est habilité à fixer ces tarifs de référence. Beaucoup de non-droit dans cette profession.

#### Section 4 Les entreprises aériennes

les pouvoirs publics interviennent : travail important, en octroyant des subventions.

Naissance d’Air France : au départ, Sté d’économie mixte conditionnée par le fait que pour recevoir des subventions il fallait être une Sté d’économie mixte. Son statut a évolué : Sté en participation ouvrière, aujourd’hui une SA. Difficulté depuis l’intégration d’Air Inter. Problème de conformité communautaire.

Aujourd’hui, les entreprises de transport aérien sont assujetties au code de l’aviation civile (art 330 et s). “ nul ne peut exercer une activité de transport aérien à titre professionnel et contre rémunération s’il n’a pas été autorisé par le ministre chargé de l’aviation civile ”.

Textes : sécurité aérienne.

Un transport aérien ne relevant pas du transport public, du code de l’avion civile, précisé par la LOTI : les transports des passagers effectués sans escale lorsque le point d’origine et de destination sont confondus : le baptême de l’air.

Il est prévu dans la LOTI que dans un souci de maîtrise de la concurrence : les programmes d’exploitation, conditions de transport, les tarifs pourront être soumis à homologation administrative.
Les tarifs aériens sont regroupés dans le cadre d’une association, très souvent une entente sur le prix. Des textes permettent une entente entre les différentes compagnies, mais, dans l’avenir, toute entente sera condamnée (art 85 du traité de Rome).

### Chapitre 2

### La coordination des transports

Assurer rationnellement le service public des transports. Cette exigence de coordination est née de la concurrence entre le rail et la route. Problème de la sécurité, de l’environnement et de la pollution. Il existait, avant la LOTI, une coordination qui était autoritaire. Aujourd’hui, beaucoup plus de souplesse.

Décret du 14/3/1986 qui a été pris sur la base de la LOTI : étude très technique avec de nombreuses prescriptions qui vont peser sur les transporteurs routiers. De nombreuses infractions à la coordination : les parquets les retiennent (avant, ils les classaient).

#### Section 1 Régulation entre les entreprises routières de voyageurs et le chemin de fer

Cette régulation pour les transports de voyageurs est assurée au niveau du département : plan du transport des voyageurs. Surveillance très stricte afin qu’il n’y ait pas trop de concurrence entre les entreprises routières. Evite qu’il y ait des lignes faisant double emploi.
4 grands plans qui permettent de connaître tous les déplacements:
 plan des services ferroviaires,

 plan des services réguliers pour les transports par car,
 plan des déplacements urbains .
Pour ces 3 plans, horaires et tarifs fixés à l’avance par un comité départemental .
 Plan des services occasionnels. L’autorisation d’en assurer est délivrée par le préfet, autorisations qui sont incessibles.

NB : Transports privés soustraits à ce plan : entreprises privées pour ses propres employés et ceux relevant des régimes spéciaux (taxi, ambulance).

Pour tous les transporteurs soumis au plan, le non respect des prescriptions imposées peut constituer une infraction sanctionnée pénalement. Ex le fait de créer un service nouveau qui n’apparaît pas au plan (souvent le prolongement d’une ligne).

#### Section 2 Régulation des transports routiers de marchandises

Décret de 86. Seuls les transports routiers publics sont visés par la coordination. Sont donc exclus les transports pour propre compte. De plus, certains transporteur : PTT, secteur agricole et tous les véhicules qui n’excèdent pas 3,5 tommes et 14 m3 .
Les transporteurs routiers de marchandises doivent être en règle au regard des titres d’exploitation.

#####  a : exigence des Titres d’exploitation

Les transporteurs doivent disposer des titres d’exploitation pour être en règle. Les moyens de transport routier étaient contingentés jusqu'à une date récente ( pris fin 01/87) de manière à ajuster la demande du service de transport. Progressivement abandonné, aujourd’hui il faut toujours des autorisations délivrées par le préfet mais il suffit que les entreprises justifient de leur besoins pour que ces titres leur soient accordés. Ceci, sous l’influence des textes communautaires .
Le régime des titres : en fonction de 2 choses : de la zone d’activité et du moyen de transport.

- **zones courtes .**
couvrent à peu près un département. Lorsque les transporteurs routiers vont circuler dans cette zone courte, ils devront être en possession d’un certificat d’inscription. Ce certificat est automatiquement délivré par le préfet à partir du moment où le transporteur est inscrit au registre des transporteurs .
Tout transporteur routier, quel que soit son implantation géographique, peut exécuter des transports dans n’importe quelle zone courte avec son certificat d’inscription.
Le tonnage du véhicule est indifférent : une certaine souplesse.
3 conditions (honorabilité, la capacité financière, professionnelle) L’original du certificat d’inscription au siège de l’entreprise et une photocopie à bord du véhicule.

- **une zone longue** .
couvre l’ensemble du territoire .
Le tonnage du véhicule va entrer en compte. En effet, peuvent être effectués avec un certificat d’inscription, tous les transports dont les véhicules doivent être inférieurs à 7,5 tonnes (poids max. autorisé). Au delà de ce tonnage, les transporteurs qui veulent circuler dans la zone longue doivent disposer d’autorisations spéciale des autorisations mises en place par la LOTI.. Elles sont venus remplacer le régime des licences qui existait auparavant (disparition depuis le 1/1/85).
 - 3 classes d’autorisation différentes en fonction du tonnage du véhicule .
 - Ces autorisations sont banalisées, c'est à dire qu’elles peuvent être utilisées pour n’importe quel véhicule de l’entreprise. Mais la réglementation exige que ce soit l’original de l’autorisation qui soit à bord du véhicule .
Depuis 2 ou 3 ans, succession de petits textes, vigilance pour retrouver tous ces textes.

Régime juridique différent des licences. Modification sous l’incidence du droit communautaire. Ce sont des autorisations à durée illimitée. Mais ces autorisations ne peuvent être cédées ou louées qu’avec la totalité du fonds de commerce (incessibilité partielle).

Se fait en pratique de manière permanente plus de règles quantitatives d’encadrement, il suffit que l’entreprise ait un besoin nouveau pour obtenir son titre d’exploitation.

L’utilisation de ces titres peuvent entraîner des difficultés. Ex liées aux ruptures de charge (cargaison qui doit être remise sur un autre véhicule). Un transport effectué de Rouen à Grenoble. Ce transport effectué au moyen d’un véhicule dont le tonnage est supérieur à 7,5 tonnes. Zone longue. Il faut donc une autorisation LOTI. Pour des raison purement économiques, les marchandises transportées ne peuvent pas être destinées à Grenoble. Une partie :à Lyon : rupture de charge . de Lyon à Grenoble, zone courte. Est-ce que le véhicule qui va assurer l’acheminement de la marchandise peut le faire avec un simple certificat d’inscription ou doit-il avoir à bord une autorisation LOTI ?.
Art 21 du décret de 86 : l’autorisation doit se trouver à bord du véhicule au moyen duquel est effectué le transport qu’elle autorise pour la totalité du trajet entre le lien de chargement et le lieu de déchargement. Difficulté sur le lieu de chargement : cela vise l’enlèvement chez l’expéditeur. Lieu de déchargement : lieu de livraison. Dans ce cas, le transport doit être couvert par une autorisation LOTI .
Les transporteurs ne défendaient pas cette interprétation. Marchandises mises à bord du véhicule : point ; point : marchandises retirées. Permettait de fractionner un transport, les transporteurs peuvent utiliser leur certificat d’inscription.
La cour de cassation n’a pas retenu cette interprétation. L’art 21 ne pouvait viser que les points de provenance initiale et de destination finale de l’envoi. Admettre le contraire pouvait permettre à un transporteur d’acheminer sa marchandise sans autorisation .
Sur le plan pratique : difficulté pour les transporteurs.

Pour le moment, encore beaucoup d’infractions. Ces difficultés devraient faire l’objet de négociations. Ex rupture d’attelage : compliqué : autorisation qui diffère en fonction du tonnage..

#####  b - Le contrôle des transporteurs

Points essentiels contrôlés : les transporteurs doivent avoir une inscription valable au registre des transports, une utilisation correcte des titres d’exploitation et, pour les transports internationaux, une autorisation régulière.

- **la licence communautaire** : utilisée par tous les transporteurs dans les état membres de la communauté et dans l’espace ecotiers (suisse). Délivrée pour 5 ans et il n’y a plus de contingentement. Original au siège, photocopie à bord du véhicule.

- **transports internationaux** : des accords bilatéraux ; des autorisations CEMT, délivrées dans le cadre de la conférence européenne des ministres du transport. Tous les transports internationaux avec les pays de l’est : délivrées annuellement et elles sont contingentées.

Autorisation de cabotage nécessaire à bord d’un véhicule d’un autre état membre et qui vient faire du transport à l’intérieur de la France. On ne peut faire du cabotage que si on a la licence communautaire .
Ces autorisations sont contingentées, non cessibles et elles sont spécifiques pour un véhicule.
A bord du véhicule, doivent se trouver d’autres documents ; sont plus spécifiques du contrat de transport. Ces documents ont fait l’objet de textes nouveaux (96).

- Une lettre de voiture - récépissé. Doit être à bord des véhicules qui regroupent des envois de moins de 3 tonnes quelque soit la distance. (Document qui se rapporte au contrat). et pour les envois de 3 tonnes et plus lorsque la distance est inférieure à 150 km.

- Autres cas : à bord : lettre de voiture transport de lots : 6 pour tous envois de 3 tonnes et longue distance (+ de 150 km). Elle regroupe les documents : ancienne feuille de route (fiscal) et ordre de mission et le document du suivi .
L’ordre de mission : il comporte toutes les instructions données au chauffeur souvent pour des problèmes de nécessité : heures et lieu de début et fin de mission, itinéraire sommaire..
Document du suivi (95) : instauré pour lutter contre le système des prix anormalement bas. Doit permettre d’obtenir des compléments de rémunération en cas de prestation supplémentaires effectuées en cours de route.

**Les contrôles effectués sur route** : contrôleurs spécialisés (ministère du transport ou équipement), gendarmerie, police, douanier. Possible au siège de l’entreprise, en revanche, le droit de contrôle ne peut être effectué chez un client du transporteur qu’avec une commission rogatoire.

#####  c - Infractions à la coordination et leurs sanctions

dressent un PV et l’inobservation est sanctionnée pénalement. Il y a également des possibilités de sanctions civiles. Des infractions graves et répétées peuvent donner lieu à des sanctions administratives (retrait des autorisations, radiation du registre).

**Sanctions pénales**. Les textes répressifs sont éparpillés : textes anciens remaniés : loi de 1952. Loi du 1/2/1995 : insérée dans des textes relatifs à la concurrence .
Infractions les plus graves sont des délits. Les autres sont des contraventions de 5° classe. Exemple de délits : falsification des autorisations. Ex de contraventions : présentation d’un titre de transport non approprié, surcharge .
Contraventions : la règle du non cumul ne s’applique pas, autant d’amendes prononcées que d’infractions poursuivies .
Contraventions de 1° et 2° classe : amende forfaitaire .
La responsabilité pénale remonte au chef d’entreprise. Peut-elle être reportée sur un chef de service ? il pourra être tenu responsable si l’on apporte la preuve d’une délégation de pouvoir (mêmes règles que pour la sécurité : entreprise importante, la responsabilité : personne qualifiée). En pratique, le chauffeur n’a pas cette délégation de pouvoirs.

France : seul pays de la CEE : commissionnaire de transport. Texte de 92 qui créée de nouvelles infractions à l’encontre du donneur d’ordre (soit l’expéditeur, soit le commissionnaire de transport). Le donneur d’ordre n’encourait aucun risque de responsabilité pénale en cas de non respect par le transporteur des règles de coordination. En cas de surcharge, seul peut être poursuivi le transporteur. Le nouveau texte vise à mettre en cause le donneur d’ordre sans enlever la responsabilité du transporteur : poursuites conjointes possibles. Pour mieux cerner la responsabilité du donneur d’ordre, a été créé l’ordre de mission. Ex : pour le moment une seule affaire : responsabilité du donneur d’ordre.

**Existence de sanctions civiles** : toute infraction à la législation sur la coordination est susceptible de motiver une action civile de la part de personnes qui justifient d’un intérêt direct et d’un dommage, lequel prend sa source dans l’infraction .
Un transporteur peut avoir subi un préjudice en raison de l’infraction réalisée par un autre transporteur. Ce transporteur peut se constituer partie civile, souvent le Groupement Professionnel Routier qui agit au nom es transporteurs. Les GPR ont disparu depuis 1989, mais on voit encore des actions. Il s’agit de savoir si existe la réparation du transporteur : perte d’une chance de gain :: transport effectué par un transporteur qui ne respectait pas les règles de coordination. Sur quel montant fixer les DI ? Cd : les juges du fonds doivent estimer le montant de la réparation.

SNCF : partie civile contre des transporteurs : réparation. Problème dans ce cas réglé.

### Chapitre 3

### Le cadre juridique des opérations de transport

A quels textes obéissent les contrats de transport ? internes ? internationaux ?

#### Section 1 Le cadre juridique interne

- **le législateur** : marchandise transportée par voie terrestre et fluviale : codes napoléoniens. Exclusion du transport maritime et aérien. Ces codes ignorent et continuent d’ignorer le déplacement de personnes.

- **1782 à 1786 Code civil** : transport de marchandises, ces textes n’ont jamais été modifiées. Ces textes contiennent des dispositions concernant la responsabilité contractuelle des transporteurs.

- **le code de commerce (art 96 à 108)** : le législateur traite du voiturier dans un secteur concernant le commissionnaire. Il y a eu des confusions pendant un certain temps entre le régime du transporteur et celui du commissionnaire. Le code de commerce subit une modification la loi RABIER de 1905 qui va prohiber les clauses de non réparation.

Ces textes sont archaïques, devenus insuffisants. A côté de ces textes de référence, chaque mode de transport a des textes spécifiques .
Revêtent un particularisme dans le domaine du transport ferroviaire, la règlement relève de convention internationale et dans le domaine interne textes sur la tarification .
Les transports routiers de marchandises : la tarification a presque disparu : relève de contrats types qui ont pris dans ce domaine une importance particulière .
Transport aérien : code de l’aviation civile, l’essentiel des textes sont issus de la convention internationale de Varsovie.

Ces nouveaux textes s’appliquent séparément ou combinés. La règle interne s’efface devant le droit international, les règles spéciales l’emportent sur les règles générales. 2 problèmes : la tarification, et les contrats types.

##### § 1 La tarification

Ensemble des conditions de transport offertes aux usagers. Tarifs : pas seulement le prix, les points relatifs aux délais d’acheminement, utilisation des documents, conditions générales du transport .
Cette tarification s’est développée dans le domaine du transport ferroviaire, puis étendue aux transports routiers. Transports aériens : on ne parle pas de tarification, mais de tarifs car négociations au niveau international.

###### A - LA TARIFICATION FERROVIERE

Réglementation préétablie par le transporteur. La procédure d’élaboration des tarifs a subi une grande évolution, dans le sens de ‘l’assouplissement.

**Avant 1971** : les tarifs ferroviaires étaient reçus, homologués par le ministre de tutelle et publiés au JO. Ces tarifs étaient obligatoires pour l’usager .
Nature juridique des tarifs ? .
 - première thèse : nature contractuelle car dans le cadre d’une convention entre la SNCF et l’usager .
 - Deuxième thèse : réglementaire car tarifs fixés unilatéralement .
La véritable nature n’a jamais été déterminée, il a toujours été jugé que c’étaient les juridictions judiciaires qui pouvaient interpréter les tarifs et en apprécier leur validité. - Première conséquence : ces tarifs avaient force obligatoire et on ne pouvait y déroger.
 - Deuxième conséquence, ils étaient sensés être connus des usagers .

**Mise en place de la LOTI, nouveau cahier des charges SNCF décret de 83** : ces tarifs ne sont plus publiés au JO, ils le sont à un bulletin de tarifs de la SNCF “ tarif actualité ”. Nature de ces tarifs ?

 1 - les tarifs dans le domaine des marchandises.

Ces tarifs font l’objet d’une tarification de référence, les prix quant à eux sont des prix compris dans des fourchettes. La nature réglementaire du tarif s’est estompée, mais il n’en reste pas moins que ces tarifs sont opposables aux usagers qui sont censés connaître les conditions générales de ces tarifs : Cour d’Appel de Paris 20/12/1995. Grande liberté pour négocier avec la SNCF et même possibilité de déroger à la tarification de référence .
Tarifs proposés par le service Messagerie (dirigée par la SERNAM : agit comme une entreprise privée).

 2 - dans le domaine des voyageurs.

Un tarif voyageur qui fait apparaître un tarif de base et des modulations. A l’heure actuelle ces tarifs voyageurs sont toujours homologués par le ministre de tutelle (tarifs de base et modulations).

###### B - LA TARIFICATION ROUTIERE

 1 - les marchandises

Disparition de la tarification obligatoire en 82. Aujourd’hui tarification de référence. Liberté des prix est totale, libre discussion des parties. Les prix pratiqués sont nettement inférieurs à la tarification dite de référence (concurrence, difficultés).

Un point dans la LOTI : le prix du transport doit être une juste rémunération du transport : non application.

Loi du 1/02/95 de modernisation du transport routier a un article qui est essentiel : l’art 24 : maintenir un juste prix. De cette loi sort le document unique.

Pratique de la sous-traitance : difficultés avec des ordres vraiment exagérés “ on parle de maîtres et esclaves ”. Pour lutter contre ceci, les autorités gouvernementales ont rédigé un premier texte : loi de 92 pour lutter contre les prix trop bas dans le domaine de la sous-traitance, prix trop bas érigés en infraction pénale. Mais texte inefficace. D’où nouvelle loi le 5/7/1996 : reprendre les mêmes exigences avec un encadrement peut être un peu plus strict.

Certains souhaiteraient revenir à une tarification routière obligatoire mais supprimée car contraire au plan du droit communautaire .
Solution offerte par le droit communautaire : CDJ 17/11/1993 REIF : à nouveau des tarifs homologués pourraient voir le jour mais il faudrait qu’il y ait un objectif et à condition d’être homologués pour préserver l’ordre public économique.

 2 - Les voyageurs

Point fixé par la LOTI : l’usager devant se déplacer dans des conditions raisonnables de prix On entre dans l’ordonnance de 86 : liberté des prix. Seuls les transports occasionnels sont véritablement libres. Les transports urbains échappent à l’ordonnance de 86.

##### § 2 Les contrats types

Jusqu'à une date très récente, les contrats types se retrouvaient essentiellement dans le domaine du transport routier de marchandises. Depuis la loi de 94 qui aménage le transport fluvial, il y a une possibilité de retrouver ce contrat type pour le transport fluvial.

Texte de 94 - décret sep 96. Cela fait partie de quelques règles de droit privé dont parle la LOTI.

La LOTI prévoit l’établissement par décret de contrats-types qui seront applicables de plein droit à défaut d’écrit entre les parties qui ont convenu un transport de marchandises.
Ils ont un caractère supplétif. Toujours possible aux parties de s’y soustraire en fixant dans une convention écrite leurs modalités .
Ces contrats types seront automatiquement applicables si la convention passée entre les parties était frappée de nullité .
Les contrats types sont des textes de droit privé, même si consacrés par décret, ils ne sont pas des règlements. Ils n’ont d’effet qu’entre les parties (non opposables aux tiers).

Pour les transports simples, le contrat-type qui va s’appliquer. Les transports complexes, conventions spécifique qui combinent des clauses reprises du contrat type et des clauses particulières.

Aujourd’hui, il existe dans le domaine du transport routier, 7 contrat types fréquemment utilisés. Ils ont tous des particularités:
 - contrat type général qui est utilisé pour tous les gros envois de marchandises.
 - Contrats spécifiques en raison de la nature du transport avec des clauses particulières :
 le contrat type citerne, les clauses spécifiques : propreté du wagon citerne, le fonctionnement des vannes.
 le contrat type réservé pour le transport de denrées périssables : température, etc.
 le contrat type pour le transport des animaux vivants.
Directive de 91 .
 le contrat type messagerie, utilisé chaque fois qu’il y a un envoi de moins de 3 tonnes. Ce contrat s’applique non seulement dans le cadre du transport routier et en matière du transport ferroviaire .
 le contrat-type de location de véhicule industriel.
 le contrat type de transport de fonds (nouveau contrat, créé il y a moins d’un an).

#### Section 2 Les conventions internationales

Difficultés à déterminer la loi applicable au contrat dès lors qu’on franchissait une frontière. Loi d’autonomie = loi choisie par les parties. Il existe des conventions internationales pour régler ces problèmes.

##### § 1 Les conventions internationales ferroviaires (CIM COTIF -CIV COTIF)

Convention de Berne 1890. Grande satisfaction. Périodiquement révisée. Les dernières en 1980. Connue sous le double nom de Convention internationale sur les marchandises “ CIM ” et de convention internationale sur les voyageurs “ CIV ”.
Cette convention regroupe 2 textes fondamentaux:
 - premier texte : se rapporte à l’organisation du transport ferroviaire international : OTIF.
 - puis une annexe qui porte sur les règles uniformes sur le transport international des marchandises et des voyageurs (modification en 87).

Tous les pays d’Europe, sauf l’ancienne URSS ont adhéré à la convention. De même les pays du Moyen-Orient et du Maghreb.

Champ d’application : légèrement différents entre la CIM et la CIV.
 **- La CIM** : régit de plein droit les envois de marchandises sur un parcours d’au moins 2 états contractants. A condition que le déplacement se fasse sur des lignes inscrites à l’OTIF. Cela veut dire de très grandes lignes et un certain nombre de lignes maritimes par transports combinés. Depuis 94 : les envois de marchandises qui passent par eurotunnel.
Soumission automatique à ces règles. Pas de législation interne des états, sauf sur les points où la CIM renvoi expressément.
Soumission impérative, les contractants ne peuvent y déroger sans peine de nullité, sauf dans certains cas particuliers.
Un certain nombre d’états ont adopté dans leurs règles internes les règles internationales : ex Allemagne, Belgique.

 **- la CIV :**
Comprend normalement le transport des voyageurs qui comprennent au moins 2 territoires contractants et circulant sur des lignes inscrites à l’OTIF.
Texte particulier à propos de la responsabilité des chemins de fer lorsque les états adhèrent à la convention, ils peuvent apporter une réserve qui va limiter l’uniformisation apportée par cette convention. Réserve (la France l’a prise) : un Etat peut se réserver le droit de ne pas appliquer les règles de la convention aux victimes d’accidents survenus sur son territoire si ces victimes sont ressortissants de cet Etat.

Les règles de responsabilité sont voisines des règles internes. Pour la réparation des dommages, la convention internationale décide que cette réparation est régie par la loi de l’Etat où a été causé le dommage avec un montant min. de réparation.

##### § 2 Les conventions internationales dans le transport routier

Cette convention internationale dans les transports routiers se dédouble aussi. Transport des marchandises : CMR, transport des voyageurs : CVR

 **- CMR**

Convention de Genève 1956. Remaniée depuis. Pour des règles, elle s’inspire de la convention de berne mais avec des solutions plus simples. Convention très largement ratifiée par les pays de la CEE, l’Europe (sauf ancien URSS) .
Le particularisme : cette convention est impérativement applicable dès lors qu’un transport débute ou s’achève dans un pays qui est partie contractante à la convention. Transports postaux, funéraires, déménagements : exclus de la CMR..

 - **CVR**

Convention entrée en vigueur en 94. La France ne l’a pas encore ratifiée. Même problème : si le transport s’achève dans un pays qui a signé la convention, elle s’applique. Sinon, le régime de responsabilité sera différent. Donc complexité.

##### § 3 - Les conventions internationales dans le transport aérien

Les transports aériens sont pratiquement tous régis par la Convention de Varsovie de 1929. Les modifications posent des difficultés. La plupart des pays du monde y ont adhéré. Modifications pas toutes entrées en vigueur.

- **1° modification : le protocole de La Haye**. Est entré en vigueur en 1963 dans les seuls Etats membres qui l’ont ratifié. Objet de ce protocole visait essentiellement à relever les plafonds de réparation dus par le transporteur en cas de mort ou de blessures des passagers. Parmi les Etats qui ne l’ont pas ratifié : les USA (plafond trop bas). D’où discorde, d’où les USA voulaient dénoncer la convention de Varsovie. On a mis sur pied un

- **accord provisoire de Montréal 1966** qui a prévu 2 choses:
 - les états partis à la convention de Varsovie s’engageaient à réviser le protocole de la Haye et dans l’attente de ce nouveau protocole, il y aurait une situation spéciale pour les USA.
 - pour tous les vols au départ ou à destination des USA on appliquerait pas l’accord de La Haye, mais l’accord provisoire de Montréal (plus élevé)

On en est toujours au même point.

**On a mis sur pied 2 protocoles, se sont le protocole de Montréal qui concerne les marchandises et le protocole de Guatemala City qui concerne le transport de personnes**. Ces textes ont été signés mais on n’arrive pas à obtenir les ratifications nécessaires pour qu’ils entrent en vigueur.

**Dans le cadre communautaire**, élaboration de règles pour la responsabilité dans le transport aérien.

**Dans le futur système**, on change complètement d’orientation puisque le point de la convention de Varsovie c’est une responsabilité à base de faute, alors que dans le futur système devra se substituer une responsabilité absolue.

La convention de Varsovie, ses dispositions, sont applicables dans le transport interne français.

Ce que l’on entend par transport international aérien : .
le transport dont le point de départ et le point de destination sont situés dans 2 pays différents.. Ces deux pays doivent bien sûr être des Etats contractants (parties à la convention).
Est considéré comme international également le transport qui débute et qui s’achève dans le même état contractant avec une escale dans un autre pays, non partie contractante. Des vols sont exclus, lorsqu’on est dans Etat non signataire Système d’aller-retour même si pays non contractant : application de la convention.

##### § 4 - Les conventions internationales dans le transport fluvial

Il existe une convention internationale applicable pour tous les transports sur le Rhin : 1868. A part cela, la navigation fluviale a des projets de conventions internationales. Aucun n’a pu voir le jour. La nécessité ne s’en faisant pas ressentir. Aujourd’hui, les projets vont s’accentuer car un certain nombre de liaisons fluviales ont pris naissance. (difficultés).
Les autorités communautaires ont un objectif : sauver le rail et développer le transport fluvial.

### Chapitre 4

### La politique commune des transports (exclu de l’examen)

## Titre 1

## Les contrats de transport

Le contrat de transport est conclu dans le but d’assurer le déplacement d’une personne ou d’une chose . Ce résultat est obtenu par une profession spécialisée.
Pendant longtemps, on ne voulait pas reconnaître l’autonomie du contrat de transport : contrat de mandat, louage, etc.. Pendant très longtemps : louage de services.
Aujourd’hui, c’est un petit contrat qui a son autonomie juridique, sorte de contrat d’entreprise mais qui a un statut juridique propre et des règles spécifiques quant à la responsabilité.
Toute la difficulté est de savoir si on est en présence ou non d’un contrat de transport, si le contrat de transport a un statut juridique propre. Pour savoir, il y a donc ceux qu’on devra mettre en évidence.

**Définition** : Convention par laquelle une personne, transporteur ou voiturier, s’oblige, moyennant rémunération, à livrer dans un autre lieu la chose qui lui est remise ou à faire parcourir à une personne un itinéraire déterminé.

Caractères essentiels du contrat de transport.

 - **il doit y avoir l’existence d’un déplacement**.
Déplacement nécessaire. Exige un itinéraire déterminé pour le transport de personnes, l’itinéraire de ce déplacement présente moins d’intérêt dans le transport de marchandises. Ce déplacement doit apparaître comme la prestation essentielle du contrat dès lors que le déplacement n’est plus l’objet principal de la convention, le contrat peut échapper à la qualification de contrat de transport.
Ex : livraison à domicile d’une chose vendue : ne constitue pas un contrat de transport.
Cette solution peut être écartée, il arrive qu’on ait un contrat de transport distinct du contrat de vente. Pas contrat de transport lorsque le déplacement est l’accessoire d’une autre convention ex le déplacement est assuré par l’hôtelier. L’opération de transport s’accompagne d’un certain nombre de prestations qui vient s’ajouter au déplacement.
La jurisprudence considère que rentrent dans le cadre du contrat de transport toutes les opérations qui vont précéder ou suivre l’opération de transport stricto sensu.
Font partie du contrat de transport : toutes les opérations de chargement et de déchargement des marchandises.
De plus en plus, il y a des entreprises qui se spécialisent dans la manutention ; dans ces cas, les opérations de chargement/déchargement pourront être distinctes du contrat de transport. De même, font partie en principe du contrat de transport, le magasinage, c'est à dire que les marchandises qui vont rester dans les entrepôts du transporteur ne relèvent pas d’un contrat distinct. Il y a toujours des exceptions ; Ex magasinage ayant duré 4 mois.

**NB**: peut-on qualifier le contrat de déménagement de contrat de transport ? pendant des années, la qualification de ce contrat a donné lieu a des controverses.
Solution : la réponse dépend de l’importance du déplacement (par rapport aux autres opérations qui apparaissent dans un déménagement). Le contrat de déménagement est un contrat de transport si le déplacement est la prestation essentielle. Sinon, on sera dans le cadre d’un contrat d’entreprise ordinaire. De plus en plus, dans les déménagements complexes, les entreprises de déménagement font appel à un commissionnaire de transport qui va gérer le déménagement de bout à bout : “ contrat de commission ”.
Qualification d’un déménagement comme étant un contrat de dépôt (garde-meubles). Un particulier avait confié à un professionnel du déménagement : déplacement plus placer en garde-meubles. Le camion se dirigeait vers le garde meuble, il stationne sur une aire, le contenu a été volé : TGI de Paris : garde-meubles. Le transporteur ne peut plus se protéger par la prescription annale (art 108 Code de commerce).

 **- le caractère onéreux de l’opération**

Sorte de contrat d’entreprise qui suppose une rémunération : le fret. En l’absence de fret, transport bénévole, se sont les règles de la responsabilité délictuelle qui trouveraient à s’appliquer.

 - **le caractère professionnel**

de celui qui assurer l’opération de transport. Suppose l’intervention d’un transporteur professionnel. Un transport rémunéré mais accompli par un non professionnel ne doit pas être entendu comme résultant d’un contrat de transport .
Ex voyage organisé à frais communs : caractère onéreux, mais non le caractère professionnel du transporteur. Art 105 et 108 ne s’appliquent pas.
A partir du moment où le contrat de transport est assuré par un professionnel, à son égard le contrat est toujours de nature commerciale. Dans la mesure où l’expéditeur est lui-même un commerçant : le contrat sera de nature commerciale pour tout le monde y compris pour le destinataire, même si celui-ci n’est pas un commerçant. En revanche, si l’expéditeur n’est pas commerçant, contrat dit mixte : de nature civile pour l’expéditeur, civile pour le destinataire si non commerçant, commercial pour le transporteur.
Compétence judiciaire : le contrat est de nature commerciale pour toutes les parties : tribunal de commerce. Si le contrat est mixte : le tribunal civil.
Conséquences : au niveau des problèmes de preuve (preuve libre en matière commerciale), en revanche pour un contrat mixte, art 1341 par écrit ou par commencement de preuve par écrit.

 **- le transporteur doit être un professionnel indépendant**.

C’est le transporteur qui détient la maîtrise de l’opération. Il agit de sa propre initiative.
Cette maîtrise de l’opération c’est ce qui permet de distinguer le contrat de travail avec le contrat de location de véhicule avec chauffeur. En effet, le loueur se contente de fournir un moyen de transport mais il n’a pas la maîtrise du transport. C’est donc le locataire qui acquiert la qualité de transporteur, c’est lui qui est responsable du transport de marchandises. Ex Cour appel de Bordeaux : conducteur de véhicule loué avait perdu des colis. Le locataire, responsable du chauffeur. Loueur ; pas de contrat de transport, c’est donc le locataire qui est seul responsable des mauvais agissements du chauffeur.
L’indépendance du transporteur permet de distinguer le contrat de transport du contrat de remorquage. Lorsque le véhicule remorqué ne joue aucun rôle : contrat de transport. Lorsque le véhicule est remorqué par une personne est responsable des manoeuvres de remorquage : contrat de remorquage .
Ex dans le domaine fluvial : des péniches sont sans autonomie : transport, maître de l’opération, d’autres ont à bord un responsable : contrat de remorque .
Chambre commercial 23/1/1973 contrat passé entre les exploitants de télé-ski-télésiège : téléphériques contrat de transport. Téléski-télésièges avec les skieurs : au départ jurisprudence constante qui niait l’existence d’un contrat de transport. On ne doit pas faire peser sur l’exploitant la lourde responsabilité du transporteur (l’obligation de sécurité - résultat ). Arrêt d’octobre 63 Cour de cassation affirme que c’est bien une obligation de résultat qui pèse sur l’exploitant de téléski.
La Cour de cassation ne s’est jamais prononcée sur la qualification du contrat, l’assimilation avec un contrat de transport n’est pas parfaite parce que dans ce type de transport il y a par moment une participation active du transporté .
Obligation de moyens pèsent sur l’exploitant si accident survient au moment de la participation active du transporté : contrat innomé .
Exploitants de pentes de bob : Cour de cassation l’usager n’a pas le pouvoir de maîtriser son bob : obligation de résultat .
Installation de toboggans, manèges forains : obligation de résultat.

## Sous-Titre 1

## le contrat de transport de marchandises

### Chapitre 1

### La formation du contrat

2 parties interviennent : le transporteur professionnel, celui-ci peut exercer son activité : entreprise libérale, concession, entreprise publique. (les entreprises publiques sont soumises au droit commercial). Les contrats de transport soumis au droit administratif sont très rares. L’usager = expéditeur. C’est classiquement celui qui remet la marchandise au transporteur. Il prend différents noms :le chargeur ou l’affréteur (par eau). L’expéditeur peut être aussi un professionnel : un commissionnaire de transport. Nouvelle terminologie dans les contrats types : donneurs d’ordre. L’originalité : à ces 2 parties va s’ajouter une personne tiers au contrat : le destinataire qui intervient au stade de l’exécution du contrat, au moment de la livraison.

##### § 1 - Nature du contrat

La conclusion du contrat de transport suit les règles du droit commun. Contrat consensuel, il se forme dès l’échange des consentements. Cette pratique se retrouve dans le domaine du transport routier : conclusion par entretien téléphonique. Ce n’est pas un contrat réel ce qui supposerait que le contrat ne se forme que par la remise de la chose qui est le premier acte d’exécution du contrat (ex : dépôt) .
Le contrat se forme avant le chargement. Un transporteur commet une faute s’il ne se présente pas chez l’expéditeur le jour convenu pour charger la marchandise .
Le contrat n’est pas non plus solennel (remise d’un écrit) mais, exception :

 - dans le domaine des transports fluviaux le code des voies navigables : le contrat de transport fluvial est un contrat solennel. Tout contrat doit être rédigé par écrit sous peine de nullité absolue. Contrat d’affrètement. Ce caractère est-il aujourd’hui toujours absolu ? Il y a depuis septembre 1996 un contrat type qui existe en matière de transport fluvial de marchandises. En l’absence d’écrit entre les parties, on ne peut pas se référer à ce contrat type ? Incertitude.

 - transports ferroviaire internationaux ; il résulte de la RU (règle uniforme) convention internationale sur les marchandises en matière ferroviaire : le contrat de transport ferroviaire international est un contrat solennel et réel. Requiert l’exigence d’un écrit : la lettre de voiture internationale et l’exigence de la remise de la marchandise pour que le contrat soit formé .
Le contrat n’est pas réel pour autant mais simplement il échappe aux règles de la convention internationale (règles simplifiant les passages de frontières). Certains auteurs : on la retrouve quasiment dans le transport ferroviaire interne, certains arrêts en l’absence de déclaration d’expédition, le contrat ne serait pas formé.

 - aérien : contrat consensuel.

##### § 2 - La manifestation de volonté des parties

De la part du transporteur, l’offre de contracter est implicite, le professionnel est en état d’offre permanente. La manifestation de volonté : initiative de l’expéditeur qui va donner son consentement. Il y a rarement une discussion mais une adhésion du cocontractant aux propositions faites par le transporteur : contrat d’adhésion.

##### § 3 - l’objet du contrat

- transporteur : obligation de transporter la marchandise. Le problème c’est que le transporteur doit être à même d’accepter toutes marchandises présentées sous réserve de certaines prescriptions légales. Réglementation concernant les marchandises dangereuses : conditions respectées par l’expéditeur pour que sa marchandise soit acceptée.

Domaine aérien : IATA :

les différentes conditions pour l’usage : obligation de payer le prix et ce prix est fonction d’un certain nombre d’éléments qui sont importants pour le transport : poids, distance, vitesse du transport .
- Le problème : en cas de fausse déclaration par l’usager sur certain nombre d’éléments, de quelle manière sera-t-elle sanctionnée ? évolution par rapport à la nature des marchandises. Problème posé en cas de fausse déclaration relative à la nature dangereuse d’une marchandise .
La jurisprudence : une fausse déclaration n’entraîne pas la nullité du contrat. Quelques juridictions du fonds oui nullité du contrat. cour de cassation : nullité du contrat retenue dans une affaire où l’expéditeur dans sa déclaration n’avait pas mentionné le caractère dangereux des matières transportées. Cour Appel : SNCF avait été trompée sur un élément essentiel du contrat : nullité. Chambre commerciale du 10/10/91 de la cour de cassation : rejet du pourvoi.

Le transport donne la plupart lieu à rédaction de documents

### Chapitre 2

### Les documents de transport et la preuve du contrat

##### § 1 - Forme des documents

pendant très longtemps : rédaction d’une lettre de voiture : toujours possible dans le transport interne. Son formalisme doit répondre aux exigences de l’art 102 du Code de commerce. Lettre de voiture tombée en désuétude vue sa lourdeur. Mise en place du récépissé : document rédigé par le transporteur qui remet un exemplaire à l’expéditeur. transport routier interne et ferroviaire : récépissé ; Lettre de voiture pour transports internationaux (décrites dans les conventions internationales).

##### § 2 - Fonction du document de transport

l’absence de document ne met pas obstacle à l’existence du contrat, le document du transport est là pour constater le contrat .
Fonction : d’abord une fonction d’instruction donnée aux transporteur et au destinataire (destinataire : devra payer le fret).

Puis a une valeur probatoire de la prise en charge de la marchandise. Sert de reçu. Dans certains cas, le document de transport constitue un titre représentatif de la marchandise, le détenir équivaut à la possession de la marchandise : ex le connaissement : transport fluvial ( le connaissement est négociable).

##### § 3 - les documents en usage aujourd’hui

**transports ferroviaire**:
dans le domaine du transport interne : l’expéditeur rédige une déclaration d’expédition (formulaire type).
Transports internationaux : la lettre de voiture internationale est exigée.

**Transport routier**:

domaine interne : 2 types de documents:
 - la lettre de voiture récépissé (petits envois).
 - la lettre de voiture transport de lots (gros envois, grande distance).
transport international : lettre de voiture internationale.

**Transport fluvial** : connaissement.

**Transport aérien : interne et international**:
on utilise une lettre de transport aérien. C’est la convention de Varsovie qui exige sa rédaction. Cette lettre est différente du manifeste : doit se trouver à bord des avions : documents douaniers.
Transport international : lettre de transport aérien + manifeste.

Le document de transport est assujetti à un droit de timbre (national) prévu par le code des impôts et le droit de timbre est différent du droit d’enregistrement qui correspond au coût d’établissement du document du transport pour lequel totale liberté du transporteur pour la fixation de ce droit d’enregistrement. Transports routiers : tarification routière n’existe plus, le droit d’enregistrement n’est plus impératif mais dans les transports de marchandises les transporteurs l’exigent.

### Chapitre 3

### L’exécution du contrat de transport

C’est déplacer la marchandise par le transporteur. Dans la réalité, opération complexe : succession d’actes qui ont tous des incidences juridiques.

#### Section 1 La prise en charge de la marchandise

Phase préalable au déplacement, l’expéditeur va remettre la marchandise au transporteur qui l’accepte : acte matériel et juridique. Le moment de cette prise en charge : moment qui marque le début de la période pendant laquelle le transporteur devra répondre de la marchandise. Cette opération de prise en charge implique des obligations pour le transporteur et pour l’expéditeur.

##### § 1 - Obligations de l’expéditeur

Il appartient à l’expéditeur de choisir un mode de transport approprié, cela signifie qu’en cas de transport défectueux lié au choix du mode de transport, le destinataire n’aura pas à agir contre le transporteur, mais contre l’expéditeur. Ce choix s’accompagne de règles en usage et usage confirmé par la jurisprudence .
L’expéditeur peut-il demander conseil au transporteur ? le juge : le transporteur n’aurait pas de devoir de conseil. A la différence du commissionnaire du transport qui a un devoir de conseil envers son client .
Arrêt de la Cour d'Aix en Provence du 7/9/1995, généralement bien suivi : “ il appartient au transporteur sur qui pèse une obligation de conseil envers l’expéditeur de formuler des réserves sur l’inadéquation du véhicule ”.(transport d’un groupe électrogène).
Pour des praticiens : on va tendre vers cette solution. On attend un arrêt de la cour de cassation

L’expéditeur doit remettre la marchandise au transporteur. La remise de la marchandise a lieu chez le transporteur : ferroviaire, aérien et fluvial. En revanche, dans le transport routier, la remise se fait chez l’expéditeur. Exception : contrat-type messagerie (chez le transporteur).

L’expéditeur doit assurer le conditionnement pour assurer le déplacement dans des conditions normales quelque soit le mode de transport : emballage et conditionnement incombent à l’expéditeur .
En l’absence de textes : usages du commerce. Conséquences : dans certains cas, certaines marchandises peuvent voyager à nu (ex transport de véhicules auto) .
Arrêt de la cour d’Appel d’Orléans 01/95 : machine industrielle ne nécessitant pas un conditionnement particulier.

L’expéditeur pour certaines marchandises doit remettre au transporteur certains documents d’accompagnement. Documents douaniers (transports internationaux), transport d’alcool, marchandises dangereuses.

L’expéditeur devra payer le fret : cas du transport franco. Le destinataire paye le fret en cas de transport dû, expédition contre remboursement.

##### § 2 - Droits et obligations du transporteur

La prise en charge se traduit par la délivrance du récépissé. Avant de délivrer ce récépissé, le transporteur dispose de certaines prérogatives .
Vérifier la marchandise qu’il aura par la suite à transporter (nature, pesage, comptage). A la livraison, le transporteur est redevable. Le transporteur a le droit et le devoir de vérifier la marchandise, il peut, au moment de la délivrance du récépissé, émettre des réserves : état de la marchandise, insuffisance du conditionnement .
A l’absence de réserve le transporteur prend en charge la marchandise dans un bon état et dans un conditionnement normal.

Rôle de ces réserves : acceptées ou non par l’expéditeur .
 - si elle sont acceptées : font preuve de l’état réel de la marchandise à la place de la déclaration d’expédition. Transports international : les réserves doivent être acceptées par l’expéditeur .
 - réserves unilatérales : présomption de faute en faveur du transporteur .
L’efficacité des réserves est fonction de leur précision .
Ne dispenseront pas le transporteur de rapporter des preuves .
En l’absence de réserves, cette absence n’interdit pas au transporteur d’invoquer par la suite un défaut de conditionnement. Cette possibilité est exclue en transport international.

Le transporteur doit fournir un véhicule approprié, normalement pas de devoir de conseil. Mais peut refuser une opération s’il estime qu’il n’a pas un matériel adéquat .
Chambre commerciale octobre 1970 : marchandises : fruits et légumes : transporteur seul responsable des avaries subies (trop froid). Mai 1980 : colis de grande valeur : volés. Il incombe au transporteur de veiller à la propreté de son véhicule pour ne pas entraîner la pollution du transport suivant.

##### § 3 - le chargement du véhicule

**Définition** : le chargement c’est la mise à bord de la marchandise dans le moyen de locomotion.

De plus en plus, il y a des entreprises qui se spécialisent dans le chargement, dans la manutention. **Qui doit charger ?** le chargement n’incombe pas toujours au transporteur Transport ferroviaire : le chargement incombe à l’expéditeur (par wagon ou par rame). Obligation aux chemins de fer : mettre le wagon à disposition de l’expéditeur sur une voie accessible .
Transport aérien : le transporteur assure le chargement .
Transport fluvial : l’expéditeur qui charge .
Transports routiers : contrat-type général : l’expéditeur qui charge (gros envois). Transport messagerie : transporteur qui charge.

Le chargement intervient avant la prise en charge ;lorsqu’il incombe à l’expéditeur. Le chargement intervient après la prise en charge lorsqu’il incombe au transporteur.

**Délais du chargement**  :
Transport ferroviaire : les délais de chargement sont impérativement fixés dans les tarifs et courent à partir de la mise à disposition du wagon .
Transport aérien : les compagnies aériennes ne prennent pas d’engagement dans les délais. Un retard anormal : responsabilité du transporteur .
Transport routier : contrat-type général : règle du rendez-vous. Le contrat type prévoit qui. Pour charger : fixation d’un  heure et mise à disposition d’un véhicule pour l’expéditeur.
Transport fluvial : chargement : pratiques anciennes, fait dans les délais les plus brefs possibles : une place à quai coûte chère. Le contrat : convention d’affrètement (contrat solennel). Délais de chargement prévus dans la convention : délai de planche, si dépassé l’expéditeur sera redevable des surestaries (indemnités payées au bateleur).

**Techniques du chargement .**
Chargement pèse sur l’expéditeur : doit agir selon les consignes données par le transporteur. Consignes peuvent relever de textes impératifs (notamment code de la route). Des opérations classiques : arrimage, calage, bâchage .
Transport ferroviaire : les 3 opérations sont à la charge de celui qui procède au chargement (expéditeur ou entreprise spécialisée). La SNCF n’est jamais responsable d’un vice non apparent .
Transport routier : si l’arrimage et le calage sont à la charge de l’expéditeur, l’opération de bâchage incombe au transporteur. Le bâchage suit le chargement, mais il intervient après la prise en charge. Transporteur reste responsable des avaries .
Transport aérien : transporteur se charge de la technique du chargement.

 **question de surcharge**.  :
 - transport ferroviaire : il y a toujours une distinction à faire selon que le chemin de fer s’est rendu compte ou non de la surcharge. Prépesage : mesure de vérification mais qui ne s’impute pas aux chemins de fer. Poids exact avec surcharge : chemin de fer ne s’en est pas aperçu, SNCF ne pourra pas incriminer l’expéditeur. Si poids minoré, SCNF n’a pas vérifié, dans ce cas, responsabilité de l’expéditeur .
 - Transport routier : lorsqu’il y a surcharge du véhicule, *responsabilité pénale*: transporteur infraction au code de la route et une infraction au regard de la coordination même si c’est l’expéditeur qui charge. *Responsabilité civile* : en cas de dommages à la marchandise, dommages liés à la surcharge, responsabilité de celui qui a chargé. Le transporteur : devoir de contrôle donc responsabilité in solidum (car le transporteur connaissait le dépassement *Assurances*: police d’assurance de responsabilité contractuelle : rien n’interdit de prévoir une clause d’exclusion de garantie pour surcharge.

En général, dans le contrat classique. Le transporteur doit vérifier avec soin le chargement**. Le transporteur soit se rendre compte de la bonne réalisation du chargement.**  Tarification ferroviaire. La SNCF doit procéder à la vérification par une reconnaissance effectuée de l’extérieur et dans des conditions où peut y procéder un homme se tenant debout à proximité du wagon. Visible : chemin de fer : conséquences dommageables. Pas de responsabilité si la défectuosité n’est pas visible .
 Routier : contrat-type général : obligation de contrôle similaire : le voiturier doit procéder à une reconnaissance extérieure du chargement. Le cas échéant, il formule des réserves. Si absence de réserves, responsabilité des défectuosités apparentes.

Attention : cour de cassation 31/01/1995 : transport d’une remorque pour transporter le bateau. Facile pour un transporteur de déceler une anomalie de l’arrimage : faute lourde du transporteur.

#### Section 2 le déplacement

plusieurs situations.

##### § 1 - les 6 points qui pèsent sur le transporteur

###### A - les obligations du transporteur au regard de l’itinéraire :

- transport ferroviaire .
*interne* : itinéraire importe peu : le service doit être fait aux conditions donnant la taxe la plus réduite .
*International*: précision : prévu que l’expéditeur peut exiger effectivement le suivi d’itinéraire avec en particulier de voir le train s’arrêter dans quelques gares.

- transport routier .
*interne* : transporteur libre de son itinéraire. Contrat-type : le fret correspond à l’itinéraire le plus direct. Sécurité routière : oblige parfois le transporteur à changer d’itinéraire : problèmes de barrières de dégel. Le transport fait un détour : peut il demander un supplément de prix ? tout changement d’itinéraire imposé peut entraîner un réajustement du fret .
*International* : pas d’articles spécifiques. L’itinéraire est lié à des obligations douanières. Marché unique. Transport intra communautaire : ne se rencontre plus. Obligations douanières dans le cadre du transport international routier

###### B - Délais d’acheminement

sont précisés dans les transports ferroviaire
Ce sont les tarifs qui renseignent. Ces délais sont en fonction du régime suivi. Les délais commencent à courir en principe le jour de la remise de la liasse d’expédition. Suspension d’application de délais : période surchargée (fin d’année par ex).
*transports internationaux* ferroviaire : un délai impératif peut être convenu entre les parties.

Transports routiers : un délai : art 13 du contrat-type général : fraction de Km par jour. Le délai court toujours à partir du lendemain de la remise de la marchandise .
*Transport international* : art 19 de la CMR : délai raisonnable. Un délai impératif peut être convenu entre les parties.

Transport aérien : art 19 de la convention de Varsovie. Les compagnies aériennes ne prennent aucun engagement en la matière.

**Remarque** : art 1146 Code civil : un délai à respecter, le retard ne pourra lieu à DI qu’à partir du jour où le transporteur a été mis en demeure de livrer .
Exceptions classiques : exécution de l’obligation est devenue impossible.

CIM et CMR : pas d’articles spécifiques : il doit y avoir une réclamation à brefs délais pour qu’il puisse avoir DI Le préjudice doit être la suite immédiate et directe du retard.

###### C - Obligation de soins à apporter à la marchandise

Le transporteur doit assurer le transport avec une certaine diligence .
cour de cassation : le transporteur doit agir en bon père de famille .
Obligation de soins très précises : doivent être stipulées dans un contrat .
Que doit faire le transporteur en cas d’empêchement du transport : pèse-t-il une obligation sur le transporteur devant un obstacle qui interrompra l’acheminement ? le transporteur doit aviser l’expéditeur et solliciter des instructions. Dans l’attente des instructions, le transporteur a le devoir de prendre de initiatives pour éviter des avaries. Ex effectuer des transbordements, devoir de mettre la marchandise en entrepôt.

CMR : pas d’articles spécifique

CIM : art 33

Transport international : instructions prévues dans les lettres de voiture.

##### § 2 - Les instructions données en cours de route

Il est acquis que le transporteur doit donner suite aux demandes de modifier le contrat en cours de route Reconnu au cocontractant : modification unilatérale du contrat S’explique parce que le contrat de transport c’est un contrat d’entreprise .
Art 1794 Code civil. le droit de donner des instructions appartient à l’expéditeur en principe puisque c’est lui qui est le cocontractant . l’expéditeur peut transmettre ce droit au destinataire en lui remettant son récépissé. C’est le destinataire qui pourra donner des instructions.

Difficultés résolues par les textes :

transports ferroviaires. .
*Interne* : instruction ne peuvent être suivies que si un écrit accompagne le récépissé.
*international* : art 30 et 31 CIM : le droit de donner des instructions appartient à l’expéditeur, il passe entre les mains du destinataire dès lors que la marchandise entre sur le territoire du pays de destination.

Transport routier : art : le donneur d’ordre est maître des instructions tant qu’il détient le récépissé .
*international* : art 12 CMR : lettre de voiture à l’expéditeur, lettre de voiture au destinataire.

Transport aérien : art 12 de la convention de Varsovie : destinataire : lettre de transport aérien entre les mains, il pourra disposer de la marchandise.

##### § 3 - stoppage in transitu : saisie des marchandises en cours de route

marchandise représente une valeur et intéresse un créancier. Les créanciers pourront prétendre opérer une saisie entre les mains du transporteur : saisie-arrêt. Le transporteur est souvent dans l’impossibilité de délivrer la marchandise .
Quels créanciers ? les saisies-arrêts peuvent venir des créanciers de l’expéditeur et ceux du destinataire. Ceux de l’expéditeur s’il détenait le récépissé. Mais ce droit passe aux créanciers du destinataire dès lors qu’il avait acquis le maîtrise de l’opération.

Ce système avait engendré des fraudes, des envois de récépissé. Pour faire échec à ce genre de possibilités, modification de la situation.

Loi de 91 : il n’y a pas de saisie arrêt aujourd’hui, c’est la saisie-attribution : elle n’est plus possible aujourd’hui dans le domaine du transport, restreinte aux créances de sommes .
Solutions : la saisie-vente, mais cette procédure qui reste possible est difficile à mette en œuvre dans le domaine du transport car : titre exécutoire et signification préalable d’un commandement .
Saisie-conservatoire : mais difficile puisque la saisie conservatoire ne prévoit pas qu’elle puisse être faite lorsque les biens sont détenus par un tiers (cas du transporteur). Cour d’appel de Paris de 87 : mettre en œuvre une saisie-revendication : utilisée dans un cas : le vendeur expéditeur d’une marchandise qui voulait reprendre celle-ci car il avait appris que le destinataire était en RJ. On empêche le transporteur de délivrer la marchandise à l’acquéreur de celle-ci.

#### Section 3 les opérations finales de transport

l’aboutissement logique du transport : livraison et réception des marchandises qui constituent la délivrance. Ce sont des actes différents du déchargement qui est un acte matériel.

##### § 1 - La livraison

**Remise de la marchandise par le transporteur au destinataire**. Cette livraison est un moment très important qui entraîne des conséquences .
 - Quand elle est acceptée : elle met fin aux obligations du transporteur .
 - C’est aussi le point de départ de deux délais : délai de forclusion de l’art 105 (3 jours pour réagir) et délai de prescription des actions nées du contrat de transport (prescription annale).

######  A Les différentes conceptions de la livraison.

Il y a 2 conceptions de la livraison .
- Pour certains, la livraison c’est la prise de possession physique de la marchandise par le destinataire. Elle se réalise au moment où il y a retrait entre les mains du voiturier pour la transmettre au destinataire : c’est la livraison matérielle .
- La livraison juridique : s’opère dès que le destinataire accepte la marchandise par un acte consensuel, donc indépendant de tout acte matériel .
Heureusement, la plupart du temps, ces deux livraisons sont concomitantes. Mais il arrive qu’il puisse y avoir une dissociation.

Affaire : au cours d’un accident, transporteur meurt, la marchandise : perte. Le destinataire se présente sur les lieux pour récupérer les marchandises non endommagées. Les juges : en prenant possession de sa marchandise, il y avait eu livraison matérielle : critique de la doctrine car livraison nécessite le concours de 2 volontés, donc livraison n’a pas pu prendre naissance .
En pratique : les juges souhaiteraient que ce soit la livraison matérielle qui soit retenue.

Exemple de livraison juridique. cour de cassation du 10/12/1991. Une marchandise est avariée parce qu’elle est restée dans un camion à la demande du destinataire. Contrat de transport avait-il cessé ? la Cour va approuver la cour d’appel qui retient la faute du destinataire en estimant que les fromages étaient sous sa garde à la demande du destinataire que les fromages étaient restés dan un camion : livraison juridique.

Exemple de livraison matérielle : cour de cassation du 24/11/1987 Transport international de produits vétérinaires. Marchandises à leur arrivée mises en entrepôt. L’agent du destinataire avait apposé une remarque sur la lettre de voiture : nous certifions l’arrivée et le déchargement du camion mais la vérification définitive sera faite ultérieurement. La livraison n’avait pris effet que le jour de la prise de possession effective de la marchandise.

Hésitation, la cour de cassation : formule : ni pour l’un ni pour l’autre Chambre commerciale du 17/11/1992 : la cour de cassation définit la livraison : “ opération par laquelle le transporteur remet la marchandise à l’ayant droit qui l’accepte ” : livraison matérielle et juridique sont combinées. “ La livraison suppose que le destinataire manifeste son acceptation de la marchandise qui lui est présentée en étant mis en mesure d’en vérifier l’état, et, le cas échéant, d’assortir son acceptation de réserves puis de prendre effectivement possession de la chose livrée ” .
Les professionnels du transport : livraison matérielle. Professeur : pas aussi sure : la livraison est autant juridique que matérielle : mais on peut faire dire ce qu’on veut à cette phase. La cour de cassation ne tranche pas véritablement le problème. Affaire donc à suivre.

######  B - Lieu de livraison

indiqué sur le document de transport d’où obligation de l’expéditeur de se montrer vigilant.

Transport ferroviaire. Livraison se fait en gare, sur les quais. Problème des embranchements particuliers : la livraison se fait à l’entrée de l’embranchement particulier.

Transport fluvial : à quai

Transport routier. Difficultés. La livraison se fait au domicile du destinataire. Livraison sur chantier qui pose problème : le contrat type général : pour livrer sur un chantier, il doit y avoir une accessibilité normale pour le camion. Commet une faute le transporteur qui dépose sa marchandise sans avoir décharge du destinataire.

Transport aérien : dans les locaux du transporteurs.

######  C - Les modalités de la livraison

Il doit y avoir de la part du transporteur obligation de vérifier un certain nombre de points. Il appartient au transporteur de s’assurer de la personne qui prend la livraison (son identité).

Transport ferroviaire : un avis d’arrivée adressé au destinataire.

Le transporteur devrait exiger une procuration si ce n’est pas le destinataire lui même qui vient prendre livraison. Dans la pratique : rare. Responsabilité du transporteur engagée si à un tiers sans qualité : faute lourde du transporteur.

######  D - Le déchargement :

Transport ferroviaire : c’est au destinataire qu’incombe le déchargement. C’est la même règle dans le contrat-type général du transport routier.

Transport messagerie : la marchandise est livrée lorsque le colis est mis à terre à l’endroit souhaité par le destinataire. Le transporteur décharge.

Transport aérien : transporteur décharge

transport fluvial : destinataire décharge.

##### § 2 - La réception de la marchandise

######  A - L’acceptation de la livraison :

l’acceptation de la livraison : l’on présume que le transport s’est bien effectué et la correcte exécution du contrat de vente. Le destinataire aura la lourde tâche de vérifier la marchandise : véritable devoir. Vérification qui se fait sans forme ni frais, qui porte sur l’aspect extérieur de la marchandise et sur l’état intérieur. Le transporteur ne peut s’y opposer.

Cette acceptation se traduit par le fait que le destinataire donne décharge au transporteur. Cette décharge se traduit en pratique par l’émargement du bon de livraison (= récépissé). Cette décharge sert de preuve que la marchandise a été livrée au destinataire. Cette décharge n’est pas un quitus. Reste à savoir si les marchandises livrées le sont correctement .
Cette décharge pourra être accompagnée de réserves si les marchandises livrées présentent un certain nombre d’avaries .
Commet toujours une faute le transporteur qui dépose un colis sans demander décharge. Cour appel de Grenoble du 18/11/1982 : transporteur livrait des machines à laver dans une grande surface. Le transporteur est arrivé un quart environ après la réception de la marchandise. Le transporteur a déposé au seuil de la porte du local. Les marchandises ont été volées, le transporteur est responsable.

Les réserves doivent être suffisamment précises pour être efficaces. Si ces réserves qui sont émises par le destinataire sont acceptées par le transporteur de manière concomitante à la livraison, elles évitent la forclusion pour le destinataire : art 105 Code de commerce.

######  B - Le laisser pour compte

Le destinataire, en raison de l’état de la marchandise ou du retard, refuse la livraison. C’est la jurisprudence qui en a toujours admis la possibilité, non prévue par les textes. Cela suppose une grave inexécution du transporteur, les pertes sont telles que le destinataire se retrouve dans la situation de perte totale .
Il s’agira d’apprécier cette situation. Il faut que la marchandise ait subi des pertes suffisamment graves. Le bien fondé du laisser pour compte est laissé au pouvoir souverain du juge si le destinataire a commis ou non une faute en refusant la livraison.

Le motif du laissez pour compte peut tenir à un incident en cours du transport : la marchandise a subi des avaries, le transporteur devra payer la valeur intégrale de la marchandise si le laisser pour compte est justifié.

Cette marchandise lui est laissée pour compte : elle est à sa disposition : soit la détruire, soit la revendre à la condition que le destinataire ne s’y oppose pas. Ex boites de lait en poudre mouillées : acceptée. Transport d’œufs : sur les 3600, 800 cassés : refus du laisser pour compte.

Mais le motif du laisser pour compte peut être étranger à l’exécution du contrat de transport : il s’agit du refus par le destinataire de prendre livraison de marchandise qu’il n’a pas commandé. Dans ce cas, le transporteur doit faire noter sur le récépissé le motif pour lequel le destinataire a refusé la livraison. Ex : marchandise ne correspond pas aux spécifications du contrat de vente .
Juridiquement, le laisser pour compte traduit une résiliation unilatérale du contrat de vente dont le transporteur doit rendre compte.

##### § 3 - Les mesures conservatoires en cas d’empêchement à la livraison

Empêchement à la livraison toutes les fois que la marchandise ne peut pas être remise au destinataire au lieu désigné. Ex destinataire inconnu à l’adresse indiquée : la marchandise est dite alors en souffrance .
Le contrat de transport n’a pas pris fin, le transporteur toujours responsable de la marchandise.
Dans les contrats-types général : le transporteur doit aviser l’expéditeur : l’avis de souffrance doit être donné par écrit .
Les textes prévoient en général l’attitude que doit adopter le transporteur : art 15 du contrat type général : le transporteur a la possibilité de décharger la marchandise, d’en assurer la garde dans ses entrepôts, peut la confier à un dépositaire. Il continue de répondre de la marchandise.

Transport ferroviaire : le camionnement d’office : la SNCF doit décharger le wagon et faire entrer la marchandise dans un entrepôt.

Le transporteur doit sauvegarder la marchandise, mais il doit également sauvegarder ses droits. Le transporteur aura donc intérêt à faire constater l’état de l’envoi. Il dispose pour cela d’une expertise spéciale prévue à l’art 106 du Code de commerce : A ce moment là, consignation de l’état de la marchandise par une ordonnance du président du tribunal de commerce ou du juge d’instance s’il n’y a pas de Tribunal de commerce.

#### Section 4 Le paiement du prix du transport

Le prix est stipulé dans l’accord, des événements extérieurs peuvent venir modifier le fret. A quelles conditions le prix est-il exigible ?

##### § 1 - Conditions requises pour que le prix soit dû

le prix n’est dû que si la marchandise est arrivée à destination. Le prix ne devient exigible qu’à ce moment là.

######  A - que se passe-t-il si le déplacement n’a pas lieu ?

il se peut que dès le départ, le transport n’a pas lieu, perte totale de la marchandise. Si l’expéditeur est tenu responsable le prix du transport doit être payé .
Des fois, partage de responsabilité si faute du transporteur l’usager n’aura pas à payer le prix : exception d’inexécution. Pouvoir de demander la résiliation du contrat .
Si le déplacement n’a pas lieu en raison d’un cas de forme majeure, on applique la théorie des risques : res perit debitori. Le transporteur n’a donc pas droit au paiement du prix.

######  B - si le déplacement a lieu et qu’il y a pertes partielles.

Si faute du transporteur : le prix du transport pourra être réduit en proportion de la marchandise effectivement livrée .
Si force majeure, le transporteur supporte les risques et donc paiement proportionnel.

######  C - Déplacement est interrompu

Interruption due à la faute de l’usager, aucun préjudice pour le transporteur, paiement du prix dû. Si faute du transporteur, le paiement du prix ne sera pas dû.

Difficultés : interruption du transport résultant d’un cas de forme majeure. Arrêt de la cour de cassation du 20/01/1953 : la cour de cassation décide que le transporteur peut prétendre à la partie du prix correspondant à la partie du trajet effectué .
Résolution du contrat si par la suite inexécution importante .
Interruption du transport avec changement d’itinéraire : il peut y avoir un réajustement du prix.

Les solutions dans le domaine du transport aérien : le problème du paiement ou non du prix est écarté, la IATA prévoit qu’il y ait une clause dans les contrats “ fret acquis à tout événement ” : paiement intégral du prix stipulé.

######  D - Le sort du prix en cas d’avaries ou de retard

Différent de perte totale. Situation où la livraison a été faite .
La règle : le prix doit être payé au transporteur comme il y a eu livraison .
L’usager peut refuser de s’acquitter du fret tant qu’il n’a pas été indemnisé puisqu’il y a des avaries ou retard. Le transporteur aura droit au paiement dès lors qu’il aura indemnisé son cocontractant .
Généralement, le client mécontent, retient sur la facture du transporteur une somme en compensation du préjudice qu’il estime avoir subi : Cette pratique de la compensation est très dangereuse et irrégulière : irrégulière car pour être licite, la compensation doit répondre à plusieurs conditions : dettes réciproques, certaines, liquides et exigibles. La dette de fret répond seule à ces conditions. Rarement pour la dette imputée au transporteur. En effet, pour connaître le préjudice il faut établir la faute du transporteur et que le montant du préjudice soit établi de façon indiscutable .
La pratique de la compensation est possible dès lors qu’elle résulte d’un accord des parties. Sinon pratique arbitraire par les clients. La cour de cassation sanctionne ces pratiques et même DI pour le transporteur.

Pratiquer la compensation, c’est également admettre le bien fondé de la créance de l’autre partie. Le client reconnaît sa dette, il va interrompre la prescription qui court à son profit en ce qui concerne le paiement du fret.

##### § 2 - Acquittement du prix

Dans l’accord : stipulé que le destinataire est amené à acquitter le prix.

######  A - le port payé ou transport franco

Le prix doit être acquitté en principe au départ par l’expéditeur, franco de transport, payable au comptant .
Aujourd’hui, c’est l’exception. Les contrats-types le prévoient : si le prix non encaissé au moment de l’enlèvement, prix payable à réception de la facture. Tout retard de paiement entraîne des intérêts légaux .
Textes sont précis : dans les contrats-types, le retard de paiement entraîne de plein droit le versement des intérêts légaux .
Droit commun : nécessaire de mettre en demeure ..
Transport international : intérêts commencent à courir que si réclamation .
Toujours possible aux parties de mettre en place un règlement différé.

######  B - Port dû

Le destinataire doit s’acquitter du prix du transport à la livraison .
Principe du paiement au comptant avec les mêmes dérogations que ci-dessus (paiement à la réception de la facture) .
Le port dû doit être expressément mentionné sur le document du transport, le destinataire devient débiteur des frais de transport. Si le destinataire refuse de prendre livraison, le transporteur n’est pas fondé à lui réclamer le prix ..
L’adresse du destinataire ne supprime par pour autant les obligations de l’expéditeur. L’expéditeur reste tenu, , non libéré de la dette de fret. L’expéditeur intervient à titre subsidiaire et agit à titre de caution. cour de cassation très claire.

Ce recours contre l’expéditeur par le transporteur peut être mis en échec. C’est le cas lorsque le transporteur commet une faute : ne pas encaisser le port dû concomitamment à la livraison. Le transporteur en faisant crédit au destinataire prend un risque et ne peut reporter ce risque sur l’expéditeur : chambre commerciale de 77.

######  C - L’expédition contre remboursement

Oblige le transporteur à ne livrer la marchandise qu’après versement d’une somme qui comprend le prix de la chose livrée et le prix du transport. Il s’agit là d’un mandat, le transporteur a le mandat de recouvrer le prix de la chose et il lui appartient de reverser cette somme à l’expéditeur-vendeur. La nature de l’opération de recouvrement soulève des difficultés : ce mandat est autonome ou englobé dans le contrat de transport ?

1° temps cour de cassation : contrat unique. Mais revenue sur cette position pour admettre que le mandat de recouvrement était distinct du contrat de transport. Arrêt de 79 : revirement : intégration du remboursement au contrat de transport. Importance pour la prescription des actions relatives au remboursement, si le mandat est intégré au contrat de transport : prescription annale. Art 108 : autres cas prescription de droit commun.

Aujourd’hui, tendance à revenir à la solution mandat de recouvrement distinct du contrat de transport. Mais la cour de cassation ne s’est pas prononcée. Donc affaire à suivre.

La responsabilité du transporteur ne sera engagée que s’il ait fait mention expresse du remboursement sur le document de transport.

Le transporteur exécute mal un mandat : il est tenu de la somme, mais arrêt de la chambre commerciale du 29/10/1991 : un transporteur ne saurait être condamné à l’intégralité du remboursement dans la mesure où il a été établi que l’expéditeur avait repris une partie de la marchandise .
Ex : transporteur livre une marchandise et le destinataire lui remet un chèque sans provision. Jurisprudence divergente. cour de cassation a pris une position mais certaines juridictions ne la suive pas . Juridiction : pas de faute du transporteur, le transporteur agit comme mandataire, le mandant aurait-il eu le réflexe de vérifier l’approvisionnement du chèque ? cour de cassation : pas de faute du transporteur. Solution qui peut se comprendre  :
le contrat-type général : art 18 le transporteur ne peut refuser un chèque .
Certaines juridictions : le transporteur a le devoir de vérifier l’approvisionnement du chèque. Il doit rembourser l’expéditeur. Cour Appel de Paris : SERNAM n’avait pas mis à l’encaissement des chèques mais avait crédité son client qui a livré le destinataire. Mais chèques remis par le destinataire à la SERNAM sont sans provision : faute de la SERNAM, transporteur .
L’expéditeur peut exiger du transporteur qu’il n’accepte que des chèques certifiés. Cour appel de Paris : responsabilité du transporteur, le chauffeur avait accepté un chèque de banque au lieu d’un chèque certifié.

##### § 3 - Les garanties du paiement

La loi : sûretés de droit commun : l’exception inexécution. Le droit de rétention peut être opposé à une personne tiers au contrat à l’égard du propriétaire.

Privilège spécial du voiturier : 2102-6° Code civil garanti le paiement de toutes le sommes dues en raison du déplacement et les frais accessoires. Le transporteur aura un droit de préférence sur les marchandises qui pourront être vendues. Pour exercer ce privilège, il existe une procédure adaptée : art 106 Code de commerce : le transporteur doit présenter une requête au Président du Tribunal de commerce. En cas de vente, le privilège du transporteur passe après le fisc.

### Chapitre 4

### La responsabilité du transporteur de marchandises

Règles spécifiques par rapport au droit commun. Le transporteur peut être responsable, d’autres personnes peuvent engager leur responsabilité. C’est le cas en particulier lorsqu’un dommage causé à des marchandises par le fait qu’un expéditeur avait mal emballé ses propres marchandises. L’expéditeur pourra être tenu responsable à l’égard d’autres clients et dans ce cas là le contentieux relève du droit commun de la responsabilité.

Responsabilité contractuelle du transporteur : dans le cadre du contrat de transport. Le transporteur peut être le dépositaire de la marchandise, dommage produit pendant la période dé dépôt : règles du droit commun de la responsabilité car non dans le cadre du contrat de transport.

Le transporteur est recherché à l’occasion d’une défaillance dans l’exécution du contrat. Cette défaillance se produira nécessairement entre le moment de la prise en charge de la marchandise et la livraison.

Règle de base : tout dommage qui se produit entre la prise en charge et la livraison est réputée dû au transporteur. Présomption fort lourde qui pèse sur le transporteur. On comprend dès lors que le transporteur soit tenté d’aménager contractuellement les obligations qui pèsent sur lui.

#### Section 1 La responsabilité légale du voiturier

3 idées : le transporteur est présumé responsable : il est tenu sans qu’on ait à prouver une faute de sa part. La faute s’établissant du seul fait de l’existence du dommage. Le transporteur ne pourra se libérer de cette responsabilité qu’en apportant la preuve que le dommage a son origine dans une cause qui ne lui est pas imputable (cause étrangère). Le transporteur doit une réparation complète. Certains textes viennent tempérer cette sévérité.

##### § 1 - le principe de responsabilité

######  A - transport terrestre

 1 - droit interne

Art 1147 Code civil, Art 103 et 104 Code de commerce. Le voiturier est garant de la perte de l’objet et avaries occasionnées dans le cadre du transport .
Obligation de résultat qui pèse sur le transporteur, ce système renforcé par la Loi RABIER qui interdit toute clause exclusive de responsabilité .
Le professionnel, pour échapper à cette obligation de résultat, aura tendance à démontrer qu’il n’agissait pas en tant que transporteur
Le demandeur en réparation n’aura qu’à établir la réalité du dommage. Cette preuve est libre (par tous moyens).

Le transporteur devra prouver la cause étrangère : reste tenu tant qu’il ne justifie pas de la provenance du dommage. Si la cause reste inconnue, le transporteur sera lié par la présomption qui pèse sur lui .
Le demandeur en réparation n’a même pas à prouver la causalité entre la faute et le dommage.

Utile à ce demandeur d’apporter cette preuve dans la mesure où il peut qualifier la faute du transporteur.
En effet, la gravité de la faute du transporteur entraîne des conséquences importantes essentiellement en matière de réparation.

Si le demandeur en réparation prouve la faute lourde ou le dol du transporteur, les DI seront beaucoup plus importants. En effet, les DI couvriront non seulement les dommages prévisibles, mais également les dommages imprévisibles. S’il y a dol prouvé, les limitations de réparation qui ont pu être prévues au contrat seront écartées. S’il y a dol, il apparaît que dans tous les contrats d’assurance la faute n’est pas couverte par l’assurance du transporteur.
S’il y a dol, fraude, ou infidélité du transporteur, il y aura des conséquences sur la prescription : allongement du délai de la prescription .
Si la faute du transporteur s’analyse en une faute lourde, il n’y a pas d’intention délibérée de commettre l’inexécution : négligence grossière que ne commettrait pas un transporteur même peu soigneux. La faute lourde fera tomber les limitations de réparation.

NB :Le juge ne peut pas relever d’office la faute lourde du transporteur ou le dol. Cet argument devra être avancé par le demandeur.

L’appréciation de la faute du transporteur se fait in abstracto. L’appréciation apportée par les juges du fond, la cour de cassation exerce un contrôle de qualification. Ex de faute lourde : livraison à un tiers sans qualité, le dépôt de colis sans décharge, le vol de camions laissés dans un parking sans surveilla ce.

 2- droit international

- dans la CIM et CMR : système proche du droit interne. Une présomption de responsabilité pèse sur le transporteur. L’usager est dispensé de prouver la faute. Mais s’il peut qualifier cette faute, il en tirera avantage :

RU CIM : art 36-1 : principe de responsabilité. Art 44 limitations de réparation : seul le dol les écarte .
- CMR : Art 17 : principe de réparation. Art 28 limitation de réparations.

######  B - transport aérien

Le droit international et le droit interne suivent les mêmes règles posées par la convention de Varsovie. Lorsque les premiers problèmes de responsabilité se sont posés, les risques de l’air étaient très différents des risques terrestres. Pas possible de traiter les problèmes de responsabilité selon les règles du droit commun. Cette tendance qui a été introduite, on la retrouve dans le protocole de La Haye.

2 articles importants posant le principe de la responsabilité. .
*Art 18 : le transporteur aérien est responsable du dommage* : destruction, perte, avaries, si l’événement qui a causé ce dommage s’est produit pendant le transport aérien.
Art 18 : explique ce que recouvre le terme de transport aérien : de la prise en charge jusqu'à la livraison. Il y a une présomption qui pèse sur le transporteur .
*Art 20 : cette présomption n’a pas la même rigueur que dans le transport terrestre* : le transporteur aérien n’est pas responsable s’il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou s’il prouve que c’était impossible de les prendre .
Présomption de faute qui pèse sur le transporteur, il pourra s’en dégager en prouvant son absence de faute. Ex accident : pilote n’a pas commis de faute .
A la différence du transport terrestre, si la cause du dommage reste inconnue, le transporteur pourra se dégager en prouvant son absence de faute .
A la suite d’une affaire du 12/12/1961 GATY divergence entre les textes et l’interprétation retenue par la jurisprudence. Les époux GATY contre une compagnie aérienne JAT. Ils ont été grièvement blessé au cours d’un accident. Le tribunal : responsabilité du transporteur. En appel : la compagnie contestait cette décision, l’expertise rapportant que l’avion avait brusquement perdu de l’altitude pour des causes inconnues. La compagnie faisait grief au juge de ne pas avoir tenu compte de l’art 20 qui permet d’exonérer la responsabilité du transporteur. Pour elle aucune faute n’avait été établie, en l’absence de faute, la compagnie devait être exonérée. La Cour d’appel confirme la position du juge “ la compagnie n’a pas apporté la preuve d’avoir pris toutes les mesures en relation directe et immédiate avec l’accident cause du dommage ”. Donne une interprétation erronée de l’art 20 dit la doctrine.

Cette solution permet de rappeler une distinction entre la diligence générale dont le transporteur est libéré s’il fourni des explications sur son comportement qui laissent supposer qu’il a conduit un transport normal. En revanche, on oppose la due diligence dans laquelle on exige que soit rapportée la diligence du transporteur sur tous les faits qui sont intervenus au moment de la réalisation du dommage  :
c’est cette interprétation qui a été retenue par la Cour d’appel de Paris. C’est rapporter un cas de force majeure différente de l’art 20. C’est cette jurisprudence qui a prévalu, depuis la crise liée à la convention de Varsovie, un usage s’est créé, c’est de ne plus invoquer l’art 20 .
En principe, les compagnies acceptent d’être responsables sans faute en raison de la modicité de la réparation. Divergence entre les textes et application nécessiterait une nouvelle approche de la responsabilité  :
protocoles signés (Guatemala City et Montréal) mais non ratifiés : art 18 est modifié : le transporteur sera responsable des dommages survenus dans le cadre du transport aérien sauf dans des cas limitativement énumérés (différents selon qu’il s’agit de transport de marchandises ou de personnes). Le transporteur ne pourra pas se dégager en invoquant un cas de force majeure.

##### § 2 - exonération du transporteur:

######  A - transport terrestre

 1 - droit interne

Le transporteur doit prouver l’existence d’une cause étrangère, hypothèse classique : force majeure avec ses caractères classiques : événement imprévisible et insurmontable dans ses effets. Cause d’exonération spécifique au domaine du transport : vice propre de la marchandise. De même il est fréquent de voir invoquer le fait d’un tiers.

 2 - droit international

Proche du droit interne. Le transporteur peut se libérer en prouvant la cause étrangère. RUCIM : art 36, CMR art 17
S’agissant de la force majeure, les textes de droit international sont moins rigoureux que l’interprétation donnée de la force majeure en droit interne. Ces textes ne font pas allusion (art 36) à l’imprévisibilité : “ il s’agit de circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et aux conséquences desquelles il ne peut pas obvier (remédier ”. Tendance du droit interne dans le domaine du transport à se rapprocher de la définition du droit international.
En outre, art 36 et art 17 : des causes spécifiques d’exonération : cas prévoyant des situations qui en elles-mêmes constitueraient un danger pour la marchandise. En présence d’un dommage dans ces cas, le transporteur bénéficie d’une présomption d’irresponsabilité, et il appartient à l’usager de rapporter la preuve que le transporteur a commis une faute.

######  B - transport aérien

Dans le cadre du protocole de La Haye le transporteur peut se libérer en prouvant son absence de faute et aussi en prouvant la cause étrangère.
Dans le protocole de Montréal, le transporteur ne pourra plus s’exonérer en prouvant qu’il s’est conduit comme un homme diligent. Cette cause d’exonération demeure pour le retard qu’en invoquant l’un des 4 cas cités dans la convention : **le vice propre de la marchandise**, **un emballage défectueux** **effectué par d’autres personnes que lui**, **fait de guerre,** **acte de l’autorité publique** (ces 2 derniers étant des cas de force majeure).
On passera d’une faute légère à une faute lourde.

##### § 3 - typologie des causes d’exonération :

######  A - la force majeure

Plusieurs événements :

- circonstances atmosphériques : une interprétation très stricte de la jurisprudence pour que la force majeure soit retenue : Ex chute de neige. L’élément d’appréciation était lié au déclenchement du plan ORSEC .
- faits de guerre .
- les problèmes d’incendie : ex des incendies qui prennent naissance dans des locaux du transporteur ne constituent pas un cas de force majeure : Cour appel Paris 1988.
cour de cassation : force majeure : incendie dans les locaux du transporteur mais le feu avait pris naissance dans un immeuble voisin .
- le problème de la grève : en principe non constitutif de force majeure sauf si inévitable et insurmontable. Aujourd’hui licéité des grèves sans préavis : grève non constitutive d’un cas de force majeure.
- Le problème du fait d’un tiers : peut être invoqué par le transporteur.
Pour qu’il soit retenu, la jurisprudence doit y retrouver les caractères de la force majeure : imprévisible et irrésistible. Ex : vol. évolution de la jurisprudence : Dans un premier temps, elle était très sévère à l’égard des transporteurs victimes de vol. Le vol : cas de force majeure s’il était pratiqué avec violence. Cour appel Nîmes 25/01/1989. La doctrine souvent critiquait la sévérité de la jurisprudence. Cour d’appel d'Aix du 12/02/991 : pour retenir la qualification de force majeure, a repris l’expression de la doctrine qui considérait qu’un vol avec braquage lors du déchargement du camion était constitutif d’un cas de force majeure.
L’imprévisibilité ne doit pas s’entendre de façon absolue, mais à l’échelle de la prévoyance et de la force humaine (non en droit international).

En droit international, transport routier : la jurisprudence était très sévère pour retenir des cas de force majeure. Cour de cassation 20/03/1990 : a refusé l’exonération du transporteur pour force majeure : il s’agissait d’un chauffeur et du vol du camion sur une aire d’autoroute car imprudence du chauffeur. Aire à 50 km de Naples : refus de la force majeure. Cour de cassation 10/12/1991 : force majeure retenue pour vol d’un véhicule avec agression, le chauffeur changeait sa roue sur une route italienne.

######  - B le vice propre de la marchandise.

Art 103 Code de commerce. Cause que l’on retrouve également dans les conventions internationales. Vice propre : ce n’est pas le défaut de la marchandise qu’on retient, c’est une caractéristique de la marchandise qui la rend inapte à supporter, sans dommage, un transport normalement conduit. Ne constitue jamais un vice propre la fragilité même des objets.
Le déchet de route ou freinte (déchet subi par la marchandise pendant la fabrication, le transport), cas de vice propre à la marchandise : fréquent dans le transport de liquide : évaporation normale d’un liquide transporté en citerne. CIM (Convention sur les marchandises Ferroviaire.) Art 41 : détaille les problèmes de freinte.

######  C - La faute de l’usager

Jurisprudence. La faute du cocontractant du transporteur qui permet à celui-ci de s’exonérer. La faute de l’expéditeur est la seule cause du dommage : transporteur libéré. Toutes les fautes dans l’insuffisance du conditionnement, l’identification incorrecte du destinataire.
L’expéditeur devant charger, on peut retenir sa faute dans le mauvais chargement, mais obligation du transporteur de vérifier la réalisation du chargement peut invoquer la faute de l’expéditeur que si vice non apparent.

La faute de l’expéditeur souvent n’est que partiellement à la réalisation du dommage, concurremment avec la faute du transporteur : partage de responsabilité.
La faute du destinataire ou de l’expéditeur doit être prouvée par le transporteur. Le transporteur sera libéré.

Qui va supporter la charge du dommage lorsque le transporteur a pu s’exonérer ? C’est l’étude de la relation expéditeur/destinataire.

##### § 4 - les risques du transport :

“ res perit domino ” cette règle reprise par l’art 100 Code de commerce. La marchandise voyage sauf convention contraire, aux risques et périls de celui à qui elle appartient.

Problème : qui est le propriétaire de l’expéditeur ou du destinataire ? Les marchandises sont la propriété de destinataire.
Si rien n’est prévu, le transport se fait aux risques de ce dernier. “ Ventes départ ”. Autre solution : ventes avec clause de réserve de propriété : les risques pèsent sur le vendeur jusqu’au paiement complet du prix qui intervient souvent après le transport.
Expédition contre remboursement : jurisprudence : le vendeur reste propriétaire pendant le transport. Les marchandises voyagent à ses risques.

Dans le droit international  :
 - le transport avec vente franco : c’est le vendeur qui a acquitté le prix du transport, mais la marchandise voyage aux risques du destinataire.
 - moins utilisée, vente rendue frontière : risques pèsent d’abord sur le vendeur et c’est l’acheteur qui endosse les risques à compter du passage de la dernière frontière.

#### Section 2 L’aménagement contractuel de la responsabilité du transporteur

Les transporteurs ont cherché à modifier le régime légal.

**Différentes possibilités**  :
- un aménagement indirect de la responsabilité : il y a une modification des obligations qu’assume normalement le transporteur. On trouve par ex : introduction dans le contrat d’une clause prévoyant que le transporteur n’aura ni à charger, ni à décharger. Clauses : problème de preuve. La preuve ne sera pas libre. C’est une manière pour le transporteur d’aménager la responsabilité qui pèse sur lui dans la mesure où seules sont valables les preuves par expertise.
- aménagement direct de la responsabilité. Le transporteur peut négocier avec son cocontractant une convention où l’on trouve des clauses de garanties qui pourront couvrir des domaines que normalement il ne doit pas couvrir. L’introduction de ces clauses s’accompagne d’une augmentation du prix. Le transporteur a tendance à introduire des clauses. Cherche à se soustraire aux conséquences de ses défaillances. On trouve soit des clauses limitatives de responsabilité élisibles, soit des clauses de limitation de réparation .
Les clauses peuvent paraître choquantes, une personne qui s’oblige va se dégager de toute responsabilité. Dans un premier temps, la jurisprudence les considérait comme nulles. Revirement de jurisprudence : de telles clauses sont valables, mais ne joueraient qu’en cas de faute légère .
Elles ne libèrent pas le transporteur des conséquences liées soit à la faute lourde, soit au dol. Pour que ces clauses soient valables, il faut qu’elles soit connues et acceptées de l’usager. De cette manière, la validité de principe de ces clauses est tempérée par les interdictions légales : que l’on trouve en droit interne et en droit international.

##### § 1 - droit interne : la loi RABIER 03/1905

une habitude prise par les chemins de fer, dans les tarifs : ils inséraient des clauses selon lesquelles ils ne répondaient ni des pertes ni des avaries qui arrivent aux marchandises.
En 1890 : la convention de Berne sur le plan international : interdiction des clauses de non responsabilité .
Il y a une transposition en droit interne avec le vote de la loi Rabier : art 103 dernier alinéa du Code de commerce : “ toute clause insérée....est nulle ”. Le transporteur ne peut se dégager de sa responsabilité par une clause pénale de non responsabilité.

Domaine de la loi : est fonction de la place de la loi dans le code **: transport de marchandises** (non application dans le cadre de la commission de transport et du transport de personnes). S’applique au **transport terrestre interne** : les transports aériens ne sont pas soumis à la loi Rabier. Il faut préciser que la loi Rabier vise la non exonération du transporteur pour **pertes et avaries**. Une clause excluant la responsabilité du transporteur pour retard est toujours valable.

Les clauses qui sont interdites : celles qui exonèrent totalement la responsabilité du transporteur. Sont valables si elles limitent partiellement la responsabilité du transporteur. Clauses limitatives de réparation (montant très faible de la réparation) : nulles. Clauses nulles, n’affectent en rien le contrat de transport.

##### § 2 - droit international

Les conventions internationales font aux transporteurs une situation privilégiée en raison de plafonds très modestes de réparation .
CIM et CMR : les transporteurs ne pourront pas améliorer leur situation par des clauses supplémentaires. Les clauses diminuant les plafonds prévus par les conventions sont interdites.

#### Section 3 L’action en responsabilité

##### § 1 - Qui peut agir contre le transporteur : le droit à l’action

l’action est exercée par celui qui a le droit de disposer de la marchandise, souvent l’expéditeur. Mais ce peut être le commissionnaire de transport. Toute la question qui a soulevé des problèmes c’est de savoir si le destinataire peut ou non agir ? on parle de responsabilité contractuelle, le destinataire apparaît comme un tiers au contrat. Pourtant, depuis toujours, la jurisprudence a reconnu au destinataire le droit d’agir contre le transporteur sur le fondement de la responsabilité contractuelle. L’intervention du destinataire comme demandeur à l’action entraîne un problème juridique  :
- comment peut-on justifier le droit du destinataire à agir en responsabilité contractuelle ?
comment concilier les droits et prétentions du destinataire par rapport aux droits et prétentions de l’expéditeur ?

######  A - la justification du droit du destinataire

Art 1165 :solution écartée dans le contrat de transport. Le contrat n’a d’effet qu’entre les parties .
Dans un premier temps, on justifiait le droit d’agir parce que le destinataire était la plupart du temps propriétaire de la marchandise. La jurisprudence non claire  :
la doctrine a estimé qu’on pouvait le justifier en se fondant sur la stipulation pour autrui. Les comparaisons étaient que le destinataire tirerait son droit du fait de sa situation de tiers bénéficiaire. Le contrat passé entre le stipulant (expéditeur) et le promettant (transporteur) qui s’engage à livrer la marchandise au destinataire (tiers bénéficiaire) : entraînait des droits au profit d’une personne étrangère au contrat de transport. Ex l’assurance-vie : le bénéficiaire peut agir contre le promettant. Théorie longtemps retenue, qui a été critiquée  :
 - on ne peut retenir la stipulation pour autrui parce que dans la stipulation pour autrui le tiers bénéficiaire est toujours créancier par rapport au promettant, le destinataire ici n’est pas toujours créancier par rapport au promettant-transporteur. Il arrive très fréquemment qu’il est débiteur : transport se fait en port dû .
 - seconde critique : dans la stipulation pour autrui, il y a deux phases distinctes : un contrat passé entre le stipulant et le promettant, sur ce contrat se greffe la stipulation c’est l’indemnité versée au bénéficiaire. Les deux phases ne se retrouvent pas dans le contrat de transport puisque toute la caractéristique de ce contrat c’est d’être considéré comme indivisible : qu’une seule opération .
Il fallait reconnaître la particularité de ce contrat : opération juridique à 3 personnes, qui échappe à l’effet relatif du contrat.

Arrêt 1989, transport maritime. Faire reposer les droits d’action du destinataire sur la théorie de la promesse de porte-fort. L’expéditeur souscrirait pour le compte du destinataire, il se porte-fort à l’égard du transporteur que le destinataire prendra livraison de la marchandise. En prenant livraison de la marchandise, le destinataire libère l’expéditeur de son engagement, d’où la naissance de ses droits

######  B - mise en œuvre des droits du destinataire

destinataire : assimilé comme partie au contrat, on lui reconnaît le droit d’agir, les prérogatives de l’expéditeur seront elles pour autant éliminées ? il y a 2 solutions :
 si oui : si le destinataire agit, il écarte les prétentions de l’expéditeur : substitution d’action .
 si non : non élimination du droit de l’expéditeur : concurrence des actions.

 2 possibilités que l’on retrouve dans la pratique.

1°conception : des droits et obligations de l’un excluent ceux de l’autre. Solution simple, claire, retenue CIM par la convention internationale des marchandises dans le domaine ferroviaire. Art 55.

2° solution : existence de droits et obligations du destinataire et de l’expéditeur. Il doit y avoir une discipline dans la mise en œuvre des actions afin qu’un même chef de dommage ne puisse être réparé deux fois. C’est celui qui a intérêt qui agira, donc plutôt celui qui a subi une perte, mais ce n’est pas une règle absolue .
Dans les bonnes relations commerciales, un expéditeur voulait prendre à sa charge le dommage. La cour de cassation : arrêt MERCANDIA 22/9/1989, assemblée pleinière (transport maritime, le destinataire détenait le connaissement). L’expéditeur peut toujours agir contre le transporteur quand bien même la marchandise était la propriété du destinataire lorsque le dommage est arrivé.

Il est bien certain qu’on peut voir l’exemple où l’expéditeur et le destinataire agiront chacun de leur côté. Chacun réclamant la réparation de préjudice respectif qu’ils estiment avoir subi .
Exemple : expéditeur réparation d’une marchandise perdue qui voyageait à ses risques. Destinataire : préjudice pour contrat manqué, perte d’un gain.

Lorsque le destinataire refuse de prendre livraison, conserve-t-il son droit d’action ? ce droit d’action est possible dès lors que le refus de marchandise est lié au dommage subi. En revanche, s’il refuse la marchandise parce que celle-ci ne lui est pas destinée : refus du contrat de transport donc n’a pas qualité pour agir.

Si l’expéditeur ou le destinataire ne sont pas propriétaires de la marchandise, on peut se demander quelles sont les possibilités du propriétaire ? .
la simple qualité de propriétaire ne peut conférer à celui-ci d’agir sur le terrain de la responsabilité contractuelle contre le voiturier. Le tiers propriétaire ne peut demander réparation qu’en se plaçant sur le terrain délictuel. Le tiers propriétaire peut se faire céder les droits du destinataire ou de l’expéditeur, mais, dans cette situation, cette cession de droits ne sera opposable au voiturier que si elle a été signifiée en respectant les prescriptions de l’art 1690 du Code civil (formalisme exigé), un simple désistement n’équivaut jamais à une cession de droits.

Problèmes d’assurance : si celui qui devait agir est indemnisé par son assureur, il y a cession automatique des droits car l’assureur est subrogé dans les droits de l’assuré. Il n’est pas rare dans ce domaine, la subrogation n’opère qu’à concurrence de l’indemnité payée par l’assureur. Maintien d’une action de l’assuré qui demande la couverture d’un autre préjudice.

##### § 2 - les problèmes de preuve

La preuve à rapporter . L’expertise de l’art.106C.com.. preuve : on est bien dans le contrat de transport (présentation des documents du transport). Il faut prouver l’existence du dommage. Il y a un certain nombre de faits qui devront être établis pour prouver le dommage. Que doit prouver le demandeur ?

######  A - l’objet de la preuve

le demandeur : soit doit prouver qu’il a subi une perte totale, soit perte partielle, soit que sa marchandise a subi des avaries ou bien il qu’il a subi un retard, lequel a entraîné une avarie.

Perte totale : le transporteur n’a pas été en mesure de livrer. Chargement totalement détruit, soit il y a eu livraison à un tiers .
Le demandeur à l’action, devra faire la preuve que la marchandise a bien été prise en charge. Cette preuve apportée généralement par le document de transport. Le transporteur devra rapporter la preuve que la livraison a été faite. Pour cela, il dispose qu’il a bien entre les mains une décharge. En l’absence de décharge, solution acquise. Souvent en droit du transport, on se trouve en face de faux .
Le retard en droit interne ne vaut jamais perte totale. En revanche, cette solution on la trouve sous certaines conditions : retard vaut perte totale dans la CIM art 39, CMR art 20 : au bout de 30 jours de retard, ce retard équivaut à une perte totale.

Perte partielle : on retrouve grâce au document de transport les possibilités de prouver qu’il y a des manquants lors de la livraison.

L’avarie : faire constater l’état défectueux de la marchandise et tout le rôle des réserves est bien sûr mis en évidence. Réserves au départ, et celles du destinataire à l’arrivée.

Retard : dommages subis par la marchandise, plusieurs éléments apportés par le demandeur : il devra prouver qu’il y avait des délais à respecter, qu’ils ont été dépassés, au moyen de la décharge, laquelle est datée .
Pour qu’il y ait indemnisation, il faudra prouver le préjudice causé par le retard. *Situation complexe* : dommage lié ou non au retard ? le dommage (avaries) donne lieu à une action en réparation qui est irrecevable en cas de forclusion. En revanche, l’action du DI est possible s’il y a préjudice pour cause de retard, cette action échappant à la forclusion. Le délai de forclusion commençant à courir à partir de la livraison.

######  B - les moyens de preuve

Problèmes de preuves difficiles : constatation de l’état de la marchandise. Difficultés plus grandes quand dommage non apparent. Preuves libres. Moyens recommandés : constat d’huissier, expertise spéciale de l’art 106.

Constat d’huissier : considération techniques de plus en plus sophistiquées. Ces constatations pas toujours très fiables.

Prévu par le Code de commerce une expertise spéciale. Délaissée avant, à nouveau on fait beaucoup appel à l’art 106. Très efficace, rapide. Elle doit être demandée au juge qui désignera un expert : établir la réalité d’un fait en dehors de tout procès. A un caractère judiciaire contradictoire. Au départ, prévu dans le cadre des transports terrestres : étendue aux autres (aériens, maritimes) .
Ne concerne que les faits nés du contrat de transport, non utilisable dan une contestation postérieure entre le destinataire et l’expéditeur. Faire constater au moment de la livraison une avarie de la marchandise. Toutes les parties au contrat et parties assimilées au contrat peuvent la demander .
La demande d’expertise formée dans les 3 jours à compter de la livraison relèvera le demandeur de la forclusion .
Soit au Président du Tribunal de commerce, soit à un juge du tribunal d’instance et le tribunal compétent est celui du lieu où se trouve la chose à expertiser. Délivrance d’une ordonnance à fin d’expertise, désignation de l’expert. Tous les intéressés doivent en principe assister à l’expertise, dispenses accordées par le juge. Il appartient à la partie qui a requis l’expertise de convoquer les parties : LRAR, télex ? etc. ..
C’est la convocation régulière qui la rend opposable aux parties. L’expert doit exclusivement constater les faits et rendre compte avec précisions de l’état des avaries.. L’expert doit rendre son rapport dans le délai d’un an, car l’expertise judiciaire ne suspend pas le délai de prescription .
Toujours possible à l’adversaire de demander une contre-expertise. Elle suivra les règles de droit commun et non de l’art 106. Si discordance, le juge appréciera.

*Le problème des frais* : coût élevé : les frais seront à la charge du perdant. Frais avancés par le requérant. Dans la pratique, plus nuancé : quand il n’y a pas procès, un certain partage. Discordance sur le problème des frais : contentieux.

A côté de l’expertise judiciaire, solution : les parties font appel à l’expertise amiable. L’expert apprécie les frais et responsabilités, et, en cas d’erreur d’appréciation, ils s’en remettront à l’expertise. Cette expertise amiable ne dispense pas des formalités de l’art 105.

Le transporteur veut éviter tout litige : utilise l’expertise unilatérale pour réparer le dommage. Fait appel à un expert de sa compagnie d’assurance. Les tribunaux n’ont pas à prendre en compte cette expertise, inopposable aux autres parties.

Mode de constat : art 106 : souvent utilisé dans le transport routier. La RUCIM prévoit un mode spécifique dans le transport international ferroviaire : art 52 : faire un constat dressé par un agent du chemin de fer. On ne la retrouve pas dans les transports internationaux routiers.

##### § 3 Le quantum de la réparation. Droit commun. Régimes spéciaux

Quand preuve d’une inexécution du transporteur, le créancier aura droit à réparation, les règles du droit commun trouvent à s’appliquer, écartées au profit de règles spécifiques. Vont différer selon chaque mode de transport.

######  A - les règles du droit commun

1149, 1150 et 1151 Code civil. Pas d’article dans le Code de commerce qui se prononce sur la réparation.
1149 : le créancier aura droit à réparation de la perte éprouvée et indemnisation pour le gain dont il a été privé .
1150 restriction : le transporteur n’est tenu que des dommages prévus ou prévisibles lors de la conclusion du contrat. Ecarté si faute lourde ou dol .
1151 : le débiteur n’est tenu que du dommage qui est la suite immédiate et directe de l’inexécution du débiteur.

Les règles d’évaluation pour déterminer la valeur de la marchandise, on se place au jour du ? et doit être payée la valeur de remplacement. Evaluation peut être affectée en raison d’un certain nombre de pratiques.

Règles spécifiques pour l’évaluation de la marchandise. .
Evaluation conventionnelle (les parties se mettent d’accord) possibilité de prévoir un montant d’indemnisation à condition que ce montant ne soit pas dérisoire. Dans le contrat : clauses limitatives d’indemnisation, clauses pénales (évaluation forfaitaire et à priori des DI) .
Il existe des techniques d’évaluation spécifiques au droit du transport. Techniques qui vont s’appliquer à partir du moment où il y a eu initiative de l’expéditeur. Déclaration spécifique faite au moment de la signature du contrat : moyennant un supplément de prix, déclaration de valeur, déclaration d’intérêt à la livraison.

*Déclaration de valeur* : il appartient au cocontractant de fixer la valeur de la marchandise. Cette valeur déclarée constituera le plafond de l’indemnité due par le transporteur. Le demandeur ne pourra prétendre à une valeur supérieure. Elle ne permet que la réparation d’un dommage matériel. .
Difficultés : qu’est ce qui se passe en cas de faute lourde ? jurisprudence : estime que la faute lourde ne saurait remettre en cause l’estimation d’un dommage potentiel opéré par le client. Dans un arrêt du 15/12/1992, la cour de cassation rejette cette jurisprudence : elle confirme une cour d’appel qui avait condamné un transporteur coupable de faute lourde à la réparation intégrale, au delà de la valeur déclarée : un seul arrêt .

*déclaration d’intérêt à la livraison* : si l’expéditeur veut faire face à d’autres dommages éventuels que le dommage matériel : faire cette déclaration. Peut utilisée car coût cher.

######  B - régimes spéciaux

Cf. documents : contrat-type, tarifications routières, conventions internationales.

Plafond de réparation très bas.

 1 - transport terrestre

- *transport routier*  :
ex envoi de 4 tonnes, 3 tonnes sont détruites. 90 F par kg manquant : 270 000 F.
12 000 F par tonne de poids total : 48 000 F, on prend 48 000 F.
ex envoi de 4 tonnes, 500 K endommagés. 90 F : 45 000 f, 12 000 F 48 000 F.
non réactualisé depuis une vingtaine d’années .
 - Droit international : les conventions font référence au franc or, abandonné au profit des droits de tirages spéciaux (un peu le régime de l’ECU). DTS n’existent pas dans le transport aérien.

 2 - transport aérien

Convention : transport interne et international

*Dans le protocole de La Haye* : le montant de la réparation est plafonnée, calcul en francs or (250 F or par kilo = 92 F de marchandises endommagées). Difficulté de convertibilité.

*Protocole de Montréal* : DTS : toujours pas entré en vigueur.

La déclaration de valeur et d’intérêt à la livraison sont possibles
Le dol et la faute lourde font tomber les plafonds .
Mais dans la convention de Varsovie, la notion de faute lourde difficultés car certains Etats ne connaissent pas cette notion .
C’est le protocole de La Haye qui a donné une définition de la faute lourde, propre au transport aérien, art 25 : un agissement téméraire avec la conscience qu’un résultat dommageable en sera la conséquence probable. Faute inexcusable .
La cour de cassation a reprécisé cette définition : est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. cour de cassation 20/12/1988.

CA Aix : transporteur aérien à qui on confie la charge de transporter un vaccin : n’avait pas maintenu à la température recommandée : faute inexcusable .
Ca Versailles du 4/4/1996 : transporteur chargé d’acheminer un pli à Jérusalem est, il l’a laissé à Jérusalem ouest délais passés. Le destinataire perte de marché (offre de marché public) le tribunal : 600 F, appel, faute inexcusable, on a écarté les plafonds de réparations : 250 000 F.

#### Section 4 Le régime de l’action en responsabilité

##### § 1 - Les règles de compétence

###### - droit interne

compétence matérielle : règles de droit commun, le contrat est toujours de nature commerciale, assigné devant le Tribunal de commerce si le demandeur est lui même commerçant. Si le demandeur n’est pas commerçant, pourra toujours opter pour le tribunal civil. Juge est compétent en 1° et dernière instance jusqu'à 13 000 F, au delà, susceptible d’appel.

Compétence territoriale : le demandeur a un choix très large pour intenter son action : peut s’adresser au tribunal du lieu du défendeur, art 43 NCPC, si PP domicile, si PM siège social ou succursale où le contrat a été passé .
Autre règle art 46 NCPC : le demandeur peut saisir la juridiction du lieu de livraison effective ou du lieu d’exécution de la prestation de service : tout au long de l’exécution du contrat de transport (dans certains cas : le lieu du dommage, de la prise en charge...). Transport de nature civile pour le demandeur : peut assigner devant le tribunal du domicile de l’expéditeur ou du destinataire . Art 321 du Code de l’organisation judiciaire compétence peut être décidée contractuellement avec une clause attributive de compétence : la clause doit être très apparente et ne joue qu’entre commerçants.

###### - droit international :

RUCIM art 55 et 56. Au départ, compétence matérielle : on renvoi au droit interne.

CMR, art 31 : une partie des règles du droit français interne : lieu du défendeur ou lieu de prise en charge, ou lieu de livraison.

Convention de Varsovie : lieu du siège social du transporteur ou lieu de destination. Interdiction des clauses attributives de compétence.

Remarque : très souvent, dans les conventions de transport international : introduction de clauses compromissoires (recours à l’arbitrage).

##### § 2 - conservation du recours

###### 1° le problème de la forclusion en droit interne.

Art 105 Code de commerce. Lié au fait que le transporteur était soumis au risque de dépérissement des preuves. Lorsqu’il remet la marchandise, doit être rapidement informé de l’intention du destinataire, doit savoir rapidement si sa responsabilité est mise en cause ou pas.

Au départ : le destinataire devait vérifier immédiatement sa marchandise et l’acceptation par le destinataire sans protestation immédiate entraînait l’extinction d’actions contre le voiturier .
Réforme en 1888. L’absence de protestation dans un bref délai signifie que le transporteur a bien exécuté sa prestation.

Domaine de la forclusion : le transport terrestre intérieur, ne vise que les actions dirigées contre le transporteur, ne sont visés que les cas de perte partielles ou avaries .
Sont donc exclues de la forclusion : les actions pour perte totale et retard.

Condition pour que joue la forclusion : livraison acceptée, absence de protestation dans les 3 jours, c’est l’absence de fraude du transporteur empêcherait le destinataire de pouvoir observer les formalités de l’art 105.

Moyens pour éviter la forclusion  :
 - *la protestation en forme* : écrit, motivée, adressée au transporteur. La cour de cassation n’accepte pas les télex.. et autres procédés modernes de ce type. La protestation du destinataire adressée à l’expéditeur ne relève pas de la forclusion. Cette protestation a pour seul objectif de conserver le recours contre le transporteur. Elle ne prouve rien
 - *la demande d’expertise spéciale de l’art 106* formée dans les 3 jours de la livraison. Peu importe de qui elle émane .
 - *Prévu par la jurisprudence : les réserves émis par le destinataire*. Réserves acceptées par le transporteur et claires et précises. Si elles sont acceptées : acceptation expresse ou tacite. Jusqu'à une date récente, jurisprudence constante : réserves acceptées expressément par le transporteur : se traduit par la reconnaissance de la marchandise sur la décharge. Evolution jurisprudence : des réserves acceptées tacitement par le transporteur peuvent relever de la forclusion avec des problèmes sur ce que l’on entend par acceptation tacite : reprise de la marchandise par le transporteur.

19/3/1996 : cour de cassation : plus aucun doute sur le fait que l’acceptation tacite des réserves permettrait d’être relevé de la forclusion : marchandises ont subi des avaries destinataire : réserves, il n’avait pas notifié sa protestation dans le délai de 3 jours. Le transporteur n’avait pas contesté les réserves : acceptation tacite.

Effets de la forclusion  :
 - *l’action contre le transporteur est bloquée*. Conséquences : un destinataire négligent peut faire prendre tous recours à l’expéditeur contre le transporteur. Le destinataire répondre de cette conséquence sur le plan du droit commun .
 - *l’assureur du destinataire* : assurance sur marchandises, si avaries, l’assureur réparera. Si destinataire négligent, l’assureur ne peut plus se retourner contre le transporteur.

La faute lourde du transporteur ne le prive pas d’invoquer la forclusion du demandeur.

###### 2° la forclusion en droit international

**CIM art** 57 : régime qui s’apparente à la forclusion .
Règles de droit commun : si perte totale, pas de forclusion. Ne joue que pour les pertes partielles et avaries. (mode de constat particulier : un agent du chemin de fer, découverte d’un dommage : on doit faire une distinction selon que le dommage a fait l’objet d’une constatation sur PV ou non ; si absence de PV forclusion) .
On distingue s’il y a dommage apparent ou non (délais plus longs) .
Forclusion non retenue si dol ou faute lourde du transporteur.

**CMR art 30** : perte totale, pas de forclusion. Pertes partielles et avaries, forclusion. 2 situations distinctes . :
 - selon que le destinataire demande une constatation contradictoire : expertise de l’art 106 ou s’il ne fait pas cette constatation .
1° situation : forclusion pour tous les dommages apparents non relevés immédiatement. Dommages non apparents : délais .
2° situation : pas de forclusion pour autant : on laisse la possibilité de rapporter la preuve que le dommage a été réalisé au cours du transport. Pas de système de forclusion. On invite à utiliser l’art 106.

**Convention de Varsovie, art 26** . perte totale, pas de forclusion. La seule chose qui pose problème : art 26 : les règles de forclusion ne jouent qu’en cas d’avaries. On n’envisage pas le problème de pertes partielles .
Jurisprudence française : certains tribunaux : application de ‘l’art 105 (qui normalement ne s’applique pas au transport aérien). Règle de forclusion : on dispose de 7 jours pour n’être pas forclos si avaries sur les bagages pour constater et 14 jours s’il s’agit de marchandises. Si retard, 21 jours pour adresser la protestation à compter du jour de la remise. Si pas de protestation, toute action s’éteindra contre le transporteur. Protestation mentionnée sur le document de transport ou sur la lettre adressée au transporteur.

##### § 3 - La prescription extinctive

######  1 - droit interne

art 108 Code de commerce : les actions pour avaries, perte ou retard : prescription annale. Sans préjudice des cas de fraude ou d’infidélité.

- alinéa 4 : possibilité pour le défendeur d’intenter une action récursoire. Dispose d’un délai d’un mois à compter du jour où il a été actionné. L’usager devra être attentif à ce délai.

Alinéa 3 : le point de départ c’est le jour où la marchandise a été remise au destinataire, jour où elle a été proposée si le destinataire l’a refusée. En cas de perte totale : point de départ : jour prévu pour la livraison.

cour de cassation 6/6/1984 : interruption et suspension. .
*Si interruption de la prescription* : le délai repart à zéro à partir de l’acte interruptif (assignation en justice). Droit des transports : reconnaissance par le débiteur du droit du réclamant, le fait de proposer une indemnisation, un règlement partiel : acte interrompant la prescription : le fait d’adresser une lettre d’excuse au réclamant .
Elle recommence à courir pour le délai d’un an. Si l’acte interruptif contient une promesse de réparation, il y a titre nouveau et situation d’interruption de la prescription. A la prescription spécifique en droit du transport, est substituée la prescription en droit commun (10 ans). Le juge appréciera le caractère novatoire de l’acte.
cour de cassation 14/02/1995 : non constitutif d’un acte interruptif : l’annonce par le transporteur de remettre le dossier à ses assureurs. Le fait de demander une expertise ne suffit pas pour interrompre la prescription.

*Si suspension de la prescription*, délai déjà couru est acquis, on trouve toujours l’empêchement absolu : la prescription ne court pas contre celui qui ne peut pas agir. Suspension conventionnelle : afin de trouver une solution au litige et pour éviter d’arriver au procès, les parties peuvent décider d’un report de l’échéance de la prescription.

Possibilité de renoncer à la prescription quand bien même la prescription est acquise. Le fait de ne pas opposer la prescription en première instance ne constitue pas une renonciation, toujours possible de s’en prévaloir.

La prescription doit être invoquée par celui qui s’en prévaut. Le juge ne peut la soulever d’office.

En cas de fraude ou d’infidélité, la prescription annale est écartée : prescription de droit commun. La seule faute lourde ne suffit pas. Il faut des manquements supérieurs à la faute lourde : volonté malveillante de la part du transporteur. Fraude : ex falsification de document. CA de Chambéry de 92 : fraude du transporteur (plutôt le sens d’infidélité) : le transporteur ne devait livrer la marchandises que sur instruction expresse de l’expéditeur, l’a livrée sans son autorisation : déloyauté du transporteur. CA Paris du 22/4/1992 : définition de la fraude.

######  2 - droit international

Système voisin, mais détails supplémentaires.

Le délai de prescription : annale.

Art 58 RUCIM, Art 32 CMR. Le délai d’un an peut être modifié en cas d’agissement grave du transporteur. CIM : 2 ans s’il y a eu dol ou fraude, CMR : 3 ans s’il y a eu dol ou faute équivalente de dol.

Dr international routier, CA de Bordeaux du 2/2/1988

les règles d’interruption et suspension : ces 2 conventions renvoient aux règles du droit commun. Une réclamation écrite du destinataire ou de l’expéditeur concernant une éventuelle action en responsabilité suspend la prescription.

*Transport aérien : art 29 de la convention de Varsovie* : cet article n’utilise pas le terme de prescription, il parle de déchéance d’une action en responsabilité dans le délai de 2 ans à compter du jour où l’avion arrive à destination. “ déchéance ” : les rédacteurs ont estimé que le délai est préfixe (ni suspendu, ni interrompu). C’est cette interprétation que retiennent la plupart des tribunaux étrangers .
cour de cassation a opté pour une solution différente : 14/1/1977 : assemblée pleinière : ce délai de déchéance : l’assimile à la prescription telle qu’on la connaît en droit interne .
Aucune disposition expresse qui ne permette de dire que le délai est insusceptible de suspension ou d’interruption. Dans cette convention, la gravité de la faute n’a aucune incidence sur l’allongement du délai.

## Sous-Titre 2

## Le contrat de transport des personnes

Sur le plan interne : ignoré lors de la rédaction des codes napoléon, situation peut être à déplorer. Il y a un vide juridique. c’est la jurisprudence qui a dégagé l’essentiel des règles applicables. La jurisprudence élaborée au coup par coup. Il y a une évolution progressive. Peut être pas toujours des solutions définitives. Les magistrats s’inspirent de ce qui se faisait dans le domaine du transport de marchandises. Responsabilité : victime aucune action sur le plan contractuelle, seulement délictuel.

Sur le plan international : il y a des règles assez complètes. Transport aérien : convention de Varsovie.

### Chapitre 1

### Les aspects spécifiques du contrat de transport de voyageurs

##### § 1 - Définition du contrat

Convention par laquelle le transporteur s’engage moyennant rémunération, à assurer le déplacement d’une personne vivante d’un lieu défini à destination d’un point défini.

Deux parties au contrat seulement (différent du contrat de transport de marchandises) et importance particulière donnée à l’itinéraire.

Le baptême de l’air : contrat de transport, même si transport non public non assujetti à la réglementation de la coordination des transports .
Jurisprudence : le vol d’essai ou leçons de pilotage : pas de contrat de transport .
Contrat de transport : lorsqu’il y a un contrat passé avec un exploitant de téléphérique mais contrat innomé lorsque contrat passé avec un exploitant de téléski (problème de l’obligation de sécurité avec les nuances) .
Transport dos d’âne : contrat de transport, car le déplacement est l’obligation essentielle.
Ballade à cheval : non le déplacement n’étant pas l’obligation essentielle.

La rémunération ne suffit pas à qualifier le caractère du contrat de transport : voyage organisé à frais communs : pas un contrat de transport, le conducteur non tenu à une obligation de résultat (cour de cassation 11/10/1972).

##### § 2 - la formation du contrat

Contrat consensuel. Un échange de consentement pour que le contrat de forme. Cette circonstance n’existe pas lorsqu’on est un passager clandestin. Le transporteur est en état d’offre permanente. Le contrat se forme par l’initiative du voyageur.

On distingue selon que l’accès à l’engin du transport est autorisé aux seules personnes munies d’un titre de transport ou que l’accès au transport est libre.

 - La 1° situation : acquisition préalable du billet : le contrat se forme lorsque le voyageur obtient son titre de transport. A quel moment entre en jeu la responsabilité du transporteur ? un passager pénètre dans un engin de transport sans le titre requis : non couvert par la responsabilité contractuelle. Se trouve dans la situation du passager clandestin, celui muni d’un titre irrégulier : le titre qu’on aurait acquis en demandant une réduction à laquelle on n’a pas droit. Idem si billet périmé : chambre civile 16/07/1980, le fait de circuler en 1ère classe au lieu de la seconde n’exclue pas la responsabilité contractuelle. Le voyageur qui omet de composter : sans titre de transport : pas la responsabilité contractuelle : TGI du 5/5/1982.

 - Le prix du transport payé en cours de route : le contrat est formé au moment où on entrait dans le véhicule, coïncidence entre la naissance du contrat et la responsabilité du transporteur. Non composté : terrain délictuel.

##### § 3 - la preuve du contrat

La mise en œuvre de la responsabilité contractuelle : demandeur doit prouver l’existence du contrat. Règles du droit commun  :
- preuve par tous moyens : si transporteur est commerçant. Cette preuve facilitée par la production du titre. cour de cassation 9/10/1990 : preuve par tous moyens.

Le titre de transport a une fonction de reçu, l’impossibilité de le présenter laisse présumer le non paiement.

Tarifs ferroviaire : le titre acquis a en plus une fonction de police : les textes obligent l’usager à présenter, produire et exhiber leur titre. Le voyageur ne saurait échapper à l’obligation de payer le prix.

##### § 4 - l’exécution du contrat

Différent du transport de marchandises : il y a une participation plus ou moins active de la personne qui a contracté. Embarquement, débarquement, us du transport : certaine discipline du passager. Respecter certaines consignes. Obligations du voyageur : paiement du prix et respect des consignes.

Celui qui n’a pu prendre le départ : ne peut obtenir le remboursement du prix, si acceptation, que pour des raisons commerciales. Obligation du transporteur : double : amener le voyageur à destination dans le délai convenu et l’amener sain et sauf : obligation de sécurité.

### Chapitre 2

### la responsabilité du transporteur de voyageurs

La responsabilité du transporteur peut se trouver engagée à partir du moment où il y a retard : obtention d’une réparation à condition d’établir le préjudice subi. Possibilité de voir introduire des clauses de non responsabilité pour retard. Responsabilité en cas de dommages corporels survenus au voyageur. Réparations : pas de textes législatifs. Les barèmes varient sensiblement d’un contrat à l’autre. Jurisprudence : protéger les passagers, c’est la jurisprudence qui a mis sur pied cette obligation de sécurité qui est le principe fondamental. Cette obligation de sécurité a été étendue à d’autres branches.

#### Section 1 la genèse de l’obligation de sécurité

L’obligation de sécurité pesant sur le transporteur de personnes. La mise en place de cette obligation de sécurité : 21 novembre 1911, établie à l’occasion d’un revirement de jurisprudence. Responsabilité contractuelle, avant le passager ne pouvait agir que sur le terrain délictuel. Les faits : c’est une affaire qui se passe dans le cadre du transport maritime : transport de droit interne, entre Marseille et Alger : passager fut blessé au cours de la traversée par un tonneau mal arrimé. cour de cassation : l’exécution du contrat de transport comporte l’obligation de conduire le passager sain et sauf, cette obligation naissant du contrat. Le voiturier est présumé responsable des blessures ou de la mort du passager durant le transport sans qu’il soit nécessaire d’établir la faute du transporteur. C’est une obligation de sécurité résultat. Le transporteur est tenu chaque fois que la cause de l’accident restera inconnue.

##### § 1 - Domaine d’application de la règle

- **les transports concernés** : tous les transports terrestres, les transports aériens : règle spécifique. S’il n’y a pas contrat de transport : pas d’obligation de sécurité. C’est le cas du transport bénévole, l’acte relevant de la responsabilité délictuelle. On retrouve la responsabilité de sécurité de certains contrats innomés : manèges forains.

- **les personnes concernées**  :
 - débiteurs de l’obligation de sécurité : faciles à connaître. C’est normalement le transporteur, parfois difficulté pour savoir si d’autres pourront être tenus. Responsabilité des agents de voyage : peuvent être débiteurs d’une obligation de sécurité lorsqu’ils se comportent comme un voiturier. La plupart du temps, elles agissent en tant que mandataire. Compagnie de wagons-lits : obligation de sécurité sans pour autant avoir la qualification de transporteur ..
 - créanciers de l’obligation de sécurité : l’usager qui a passé le contrat de cette obligation de sécurité, mais la jurisprudence est à l’origine d’une extension : les proches vont en bénéficier. Un usager, victime d’un accident, décède et laisse des proches dans une situation douloureuse. A quel titre les proches peuvent-ils agir pour demander réparation ?
Ils vous pouvoir exercer l’action du voyageur au titre de la succession. Mais n’exercent pas une action qui leur est propre, action de nature contractuelle, mais les proches ne peuvent réclamer que la réparation à laquelle aurait eu droit le défunt. .
Pour eux-mêmes : préjudice moral, il ne peuvent agir que sur le plan délictuel , ce proche étant tiers au contrat. Il leur fallait pour obtenir réparation prouver la faute du transporteur.
Jurisprudence : faire entrer les proches de la victime dans le cercle contractuel. Ces victimes peuvent agir sur le plan contractuel : la jurisprudence a fait appel à la théorie de la stipulation pour autrui : décision de 1932 AFF NOBLEY. cour de cassation : les proches bénéficient d’une stipulation pour autrui passée implicitement entre le voyageur et le transporteur. Le transporteur : obligation de sécurité à l’égard du voyageur et à l’égard de ses proches : solution toujours en vigueur actuellement.

On se rend compte que les proches de la victime ont une situation meilleure que la victime elle même. Ces proches peuvent agir ou bien sur le plan de la responsabilité contractuelle ou délictuelle en renonçant à la stipulation pour autrui. .
Arrêt LAMORICIERE 19/6/1951. Transport maritime : naufrage du bateau et les proches réclamaient une réparation de leur dommage personnel. La compagnie essaiera de faire échec à leur demande, car ils se heurtaient à une clause de non responsabilité. Les proches rétorquaient qu’ils n’avaient pas obligation d’accepter la stipulation pour autrui et n’agissaient pas sur le plan contractuel mais sur le plan délictuel et donc on ne pouvait leur opposer la clause de non responsabilité. Difficultés qui existaient pour trouver le critère pour reconnaître la qualité de proche .
La cour de cassation a établi un critère : c’est celui qui est uni au défunt par un lien d’obligation alimentaire, proche = ascendants, descendants .
Cette construction existe, le droit international quant à lui a voulu éviter ce genre de discussion puisque les 2 conventions CIV et Varsovie décident que les ayants-droits comme les usagers ne peuvent agir qu’au plan de la responsabilité contractuelle.

##### § 2 - Durée de l’obligation de sécurité

l’obligation de sécurité ne saurait exister sans contrat, mais elle ne prend pas nécessairement effet au moment de la naissance du contrat.

La durée est liée à l’opération de déplacement. La situation : accès au transport est réservée aux porteurs de billet. Il y a eu des accidents de quai ou de gare.

Au départ, la jurisprudence avait une conception extensive de l’obligation de sécurité : le voyageur était couvert par cette obligation dès lors qu’il avait acquis son billet et était dans les installations du transporteur jusqu’au moment où il les quittait .
Arrêt GARE ST LAZARE du 17/05/1961 : un passager était tombé de l’escalier menant au quai : obligation de sécurité résultat : il n’avait pas à prouver la faute du transporteur. Conception extensive.

La doctrine a critiqué l’attitude de la jurisprudence et RODIERE affirmait que l’obligation de sécurité résultat ne se justifie que par les dangers du déplacement de l’engin de transport. Dans les autres circonstances, l’obligation de sécurité résultat ne devait pas jouer.

AFF CARAMELLO du 1/7/1969 : évolution de la jurisprudence. L’obligation de sécurité-résultat ne prend effet qu’à partir du moment où l’usager est en contact avec le véhicule. Elle ne pèse sur le transporteur : première marche du véhicule et descente du véhicule.
Permet de contenir l’obligation de sécurité dans un certain laps de temps : moment du déplacement.
Que se passe-t-il quand le passager est hors véhicule ? .
pendant longtemps, jusqu’en 1989 : la cour de cassation : responsabilité contractuelle. Non en contact avec l’engin de transport, ne pèse sur le transporteur qu’une obligation de moyens, dès lors le passager avait à prouver la faute du transporteur pour obtenir réparation.
Doctrine non satisfaite : un passager clandestin mieux protégé : art 1384 al 1 : terrain délictuel : ne pas avoir à prouver la faute du propriétaire dès lors qu’on est blessé par les choses sous sa garde.

Nouveau revirement : arrêt du 7/3/1989 ARRET VALVERDE. Réparation dommages à la SNCF.

CA applique la jurisprudence CARAMELLO : voyageur plus couvert par l’obligation de sécurité résultat car il se trouvait sur le quai (et non dans le train). Le voyageur devait démontrer que la SNCF avait commis une faute. CA refuse cette demande au motif que la preuve de la faute non rapportée. Arrêt   obligation de sécurité toujours contenue dans les mêmes limites. Possibilité nouvelle “ attendu qu’en dehors de l’exécution du contrat de transport, la responsabilité du transporteur à l’égard du voyageur est soumise aux règles de la responsabilité délictuelle ”. Cette solution est avantageuse pour la victime. Voyageur blessé en cours de transport : obligation de sécurité-résultat ; blessé sur le quai : 1384 Code civil dès lors que la victime est blessée par une chose dont la SNCF a la garde .
1382 Code civil : victime se blesse seule : il faut prouver la faute du transporteur.

19/02/1991 : voyageur blessé sur les quais lors d’une correspondance. CA avait repris l’ancien système avec l’obligation de moyens et la preuve de la faute. cour de cassation censure : applique les règles de la responsabilité délictuelle. Son trajet non achevé : superficiel d’appliquer les règles de la responsabilité délictuelle. Voie médiane : il faut rester dans le cadre de la responsabilité contractuelle.

Obligation de résultat atténuée : si voyageur est descendu du train et prend une correspondance. Cette obligation : pèserait seulement sur le transporteur une présomption de faute. Le transporteur pourrait s’exonérer en prouvant son absence de faute (comme système de la convention de Varsovie : abandonné par la CA de paris). Attendre arrêt.

#### Section 2 Les conditions d’exonération

Le constructeur devra établir que le dommage est dû à une cause étrangère.
Transport routier : loi du 5/7/1985 : loi Badinter est venue limiter les possibilités d’exonération de ces transporteurs.

##### § 1 - Application classique du droit commun

Le transporteur pourra invoquer : force majeure, faute d’un tiers, faute de la victime. Jurisprudence sévère dans l’appréciation des faits exonératoires.

**Force majeure** : pas de ligne directrice, critères de la force majeure des juges du fond : appréciation différente. Ex chute de rochers sur une route (CA de St D de la Réunion ) : force majeure ; transport ferroviaire : éboulement sur une foie ferrée cour de cassation 1974 : force majeure non retenue.

**Fait du tiers** : preuve soit rapportée par le transporteur. cour de cassation : SNCF responsable des conséquences d’un attentat parce qu’elle n’a pas été en mesure de prouver que ses agents n’ont pas participé. 1967, chambre civile : dommage résulte du fait d’un tiers : responsabilité du transporteur est souvent retenue avec plus de diligence les dommages auraient pu être évités. Problème des bousculades dan le métro : le transporteur ne peut pas s’exonérer : 1960 .
Certains agissements de voyageur qui vont pouvoir libérer le transporteur : voyageurs qui décident un autre voyageur à descendre d’un train qui vient de repartir, ouverture des portes prématurément.

**Faute de la victime** : n’exonère totalement le voiturier que si elle est la cause exclusive du dommage. Très souvent, partage de responsabilité dès lors que la faute de la victime n’est pas la cause exclusive du dommage .
cour de cassation : *cette faute doit présenter les caractères de la force majeure* : imprévisibilité et irresistibilité. Exonération totale du transporteur : la tentative de monter en marche : faute de la victime (23/1/1979. Le fait de descendre avant l’arrêt total du train (CA paris 12/05/1977). Exonération partielle du transporteur, partage de responsabilité : un passager resté endormi, descendu après le terminus au cours de manoeuvres effectuées par la SNCF. (cour de cassation 1978). Pas d’exonération du transporteur car la faute de la victime non imprévisible et non irrésistible : chute d’un voyageur à la suite d’une fermeture brutale de portes, signal sonore n’ayant pas fonctionné (Ca Paris 1987.

##### § 2 - La loi BADINTER

Champ d’application : accident de circulation. But améliorer le sort de victimes de tels accidents. Accidents de circulation même lorsque les victimes sont transportées en vertu d’un contrat. Il suffit que se trouve impliqué un VTM (- véhicule terrestre à moteur.) *Exclu* l’implication du chemin de fer ou de tramways car circulent sur des voies propres, exclusion non étendue aux autobus qui pourtant circulaient sur des couloir de circulation propres.

Difficulté d’application de la loi  :
 - *1) - faut-il exclure la loi Badinter s’il y a un accident de circulation au niveau d’un passage à niveau car le train n’est plus sur une voie propre*. Les travaux préparatoires font découvrir que le texte pourrait s’appliquer. Cette solution portant préconisée n’est pas celle retenue par la cour de cassation : la loi Badinter jamais applicable lorsque le chemin de fer est impliqué. Cette solution ressort d’un arrêt du 17/03/1986 : la Cour laisse entendre que les voyageurs du train ne pourraient rechercher la responsabilité de la SNCF que sur le fondement de la responsabilité contractuelle classique .
Camion contre train .
Responsabilité contractuelle classique : le transporteur peut invoquer la faute d’un tiers.
Loi Badinter : le transporteur ne peut pas invoquer la faute d’un tiers.

 *2) - le véhicule doit être impliqué dans l’accident de la circulation. L’accident doit être dû au mouvement du véhicule ou à son impulsion motrice*. A contrario, la loi Badinter non appliquée si par exemple un voyageur est blessé par un incendie dans le bus : cet incendie étant indépendant du caractère spécifique de l’impulsion motrice. Problème des véhicules en stationnement : est impliqué dès lors que sa position est de nature à perturber la circulation .
La loi Badinter est applicable lorsque il y a une absence de collision, véhicule à l’arrêt avant de repartir : autobus à l’arrêt au cours de son voyage. Les arrêts font partie de la circulation (cour de cassation 7/6/1990).

Contenu de la loi :

*La loi vise le refoulement des causes classiques d’exonération* .
Art 2 : exclusion de la force majeure ou du fait du tiers comme faits exonératoires. Dans l’article, le transporteur n’est pas nommé, mais pas de problème d’interprétation
Art suivant 3 à 5 : refoulement de la faute de la victime. Le transporteur ne pourra jamais opposer la faute de la victime. Ce sont les victimes voyageurs âgées de moins de 16 ans ou de plus de 70 ans au titulaire d’invalidité. Tout le temps indemnisées quelque soit la gravité de la faute commise : victimes superprivilégiées. Un seul obstacle qui ne peut être écarté, le transporteur peut l’invoquer :la recherche volontaire du dommage, cas du suicide (cour de cassation 24/2/1988) .
- solution où sont blessés les victimes ayant entre 16 ans et 70 ans : le transporteur pour s’exonérer ne pourra qu’invoquer la faute inexcusable dans la mesure où elle a été la cause exclusive de l’accident .
Définition de la faute inexcusable : d’une exceptionnelle gravité avec la conscience du danger qui en résultera. L’appréciation du caractère inexcusable, caractère subjectif (CA Dijon 1985).

#### Section 3 L’action en responsabilité et la réparation

L’action en responsabilité contre le transporteur relève du droit commun : compétence classique des tribunaux -TA, TI ou TGI, TCOM). Il n’y a pas de forclusion et pas de prescription annale : prescription classique du délai de 10 ans.

Montant de la réparation : règles du droit commun : réparation de l’intégralité du préjudice aussi bien dans ses éléments matériels et moraux. Il peut y avoir des clauses limitatives de réparation : oui a priori.

Le champ d’application de la loi Rabier ne vise que les transport de marchandises. Solution du transport maritime : dans les contrats étaient introduits des clauses limitatives de réparation : clause valide pour la jurisprudence.

Depuis 1966, dans le transport maritime interne, il y a des montants réglementaires de limite de réparation. Les conventions internationales prévoient des limites de réparation. Pratique : seule clause que l’on rencontre en pratique: non responsabilité pour retard

**Appendice** : le problème des bagages qui accompagnent les voyageurs .
On distingue les bagages à mains et les bagages enregistrés.

Le bagage à mains relève de la tolérance du transporteur : la jurisprudence a toujours retenu que l’on pouvait rejeter la responsabilité contractuelle du transporteur pour les dommages causés à des objets qu’il n’avait pas pris en charge. Donc, seule possibilité, mettre en cause la responsabilité du transporteur, s’il y a faute de celui-ci, sur le fondement de la responsabilité délictuelle. C’est dans ce sens que s’est prononcée la cour de cassation le 29/4/1994 : responsabilité délictuelle. Voyageur qui dépose sa valide dans l’entrée du compartiment, on la lui vole. La CA pas de faute commise par la SCNF, le transporteur non responsable  .
Tendance nouvelle : CA de Paris 23/11/1993 : “ le transport de bagage ayant lieu en exécution du contrat, la SNCF ne saurait voir engager sa responsabilité délictuelle. Solution retenue également par la CA de Montpellier du 26/4/1995. La CA de Paris, dans une affaire du 14/10/1993 prend une solution médiane, retient le fondement délictuel, mais consent à un partage de responsabilité parce que la SNCF n’a pas fourni l’espace nécessaire à la garde du bagage. Donc attendre une solution d’éclaircissement.

Bagages enregistrés : font l’objet d’un contrat accessoire. Il s’agit d’un contrat et relèvent des règles générales du transport de marchandises. On trouve donc pour le transporteur les mêmes obligations qu’un transport de marchandises ordinaires : livrer les marchandises dans l’état, application des règles quant à la forclusion, prescription et les limitations de réparation classiques que l’on trouve souvent dans les contrats-types sont dans les tarifs.

#### Section 4 Les conventions internationales

##### § 1 - les conventions terrestres

CVR : entrée en application, mais la France ne l’a pas ratifiée.

CIV : en vigueur : conventions de voyageurs.

Le principe de responsabilité : très proche du droit interne : présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur pour tous le dommages corporels subis par les voyageurs. Présomption de responsabilité pendant que le voyageur se trouve dans le véhicule, qu’il en pénètre ou qu’on en descend. Obligation de résultat quand le voyageur est dans le transport .
Art 26 de la CIV et 11 de la CVR : exonération par la cause étrangère.

Les problèmes de réparations : un renvoi à l’art 30 CIV et de l’art 13 CVR au droit national , mais avec une précision : c’est que le voyageur victime pourra prétendre à une réparation dont le montant est fixé dès lors que le droit national prévoit un montant inférieur. En France, pas de problème car on est dans le cadre d’une réparation intégrale.
A la différence du droit interne, l’existence d’une forclusion (fin de non recevoir) : art 53 et 17 ou 18 : toute action est éteinte s’il n’y a pas un signalement ( ?) de la part du voyageur victime ou de son ayant-droit au transporteur. L’action non éteinte si l’ayant droit a présenté une réclamation .
Art 55 prescription : le délai de prescription court à compter du lendemain du dommage. le délai de prescription est prévu de manière distincte selon la qualité du demandeur. Action par le voyageur victime : prescription de 3 ans, action appartenant aux ayants-droits : double délai : délai de 3 ans à compter du lendemain de décès de la victime sans toutefois dépasser 5 ans à compter du lendemain de l’accident.
Dans la CVR : à peu près pareil.

Compétence : c’est différent dans les 2 conventions . Pour la CIV : compétence de la juridiction de l’état sur le territoire duquel est arrivé le dommage. Pour la CVR on donne le choix au demandeur : point de départ, point d’arrivée ou lieu de l’accident.

##### § 2 - la convention de Varsovie

######  A - le principe de la responsabilité et les causes d’exonération :

- **protocole de la Haye** : les mêmes articles qui s’appliquent pour les marchandises  :
art 17 : le principe d’une présomption de responsabilité qui couvre les accidents pendant le déplacement mais également pendant les opérations d’embarquement et de débarquement.
Art 20 : le transporteur peut écarter sa présomption de responsabilité par la preuve qu’il a pris toutes les précautions nécessaires pour éviter le dommage .
Art 17 : problème d’interprétation .
embarquement - débarquement : AFF MACHé cour de cassation 18/01/1966. Monsieur MACHE après sa descente d’avion, alors qu’il traversait les jardins de la douane, a fait une chute : est ce que pesait sur le transporteur celle obligation de sécurité telle qu’elle ressort de l’art 17 : période de débarquement  .
La cour de cassation a délimité une zone qui permettait de retenir l’obligation de sécurité pesant sur le transporteur : cette zone était celle exposée au risque inhérent à l’exploitation aérienne. Reprenant cette jurisprudence, retenue par la suite, couvert contre l’obligation de sécurité : des accidents survenus sur les passerelles d’accès à l’avion. Ce critère “ géographique ” est devenu insuffisant à cause de son imprécision mais également inadapté avec toutes les nouvelles installations aéroportuaires. En outre, ce critère a posé des problèmes aux USA : critère jugé insuffisant à raison des problèmes de sécurité aérienne liée à des actes terroristes .
USA : mouvement pour compléter ce critère : apparition de celui de la prise en charge par les préposés du transporteur. L’obligation de sécurité du transporteur naît à partir du moment où les passagers ont été pris en charge .
18/05/1976, arrêt ZAOUI cour de cassation les préposés n’avaient pas pris en charge le passager dans l’aérogare, l’obligation de sécurité ne jouait plus. Ce critère confirmé par la suite CA paris 29/10/1992 : voyageur non pris en charge par le transporteur. Passagère doit prendre l’avion à 14 h 45, personne dans l’aéroport, s’est précipitée sur la piste à fait des signes au pilote pour qu’il arrêt ses manoeuvres, sac à mains s’accroche à une hélice. Invoque l’obligation de sécurité : les opérations d’embarquement n’avaient pas commencé puisque la victime s’est approchée de l’appareil sans y être invitée.

L’obligation de sécurité en cours de vol : de plein droit.

Problèmes d’exonération : le transporteur pourra s’exonérer en prouvant la cause étrangère, la faute de la victime (passagers blessés car n’ont pas suivi les consignes). Passager victime d’une crise d’asthme au cours d’un vol, escale, il se fait soigner. Les médecins lui conseillent de ne pas reprendre l’avion, il ne les écoute pas, décède : exonération du transporteur.

Protocole futur : Art 17 : nouvelle rédaction : le transporteur aérien ne pourra plus s’exonérer en prouvant sa diligence, la force majeure. Une seule cause d’exonération prévue par le texte : la mort ou les obligations résultant de l’état de santé du passager. Faute de la victime : cause mise en œuvre par la jurisprudence.

######  B - Montant de la réparation

Convention de Varsovie : plafond limité : 125 000 F or (45 000 F)

Protocole de La Haye : doublement de cette somme. Aujourd’hui environ 90 000 F (montant dérisoire).

Accord provisoire de Montréal : vol au départ, à l’arrivée ou transit sur le territoire américain : 75 000 $

La convention de Varsovie : exception au plafonnement : dol au faute lourde du transporteur écarte les plafonds. Ex faute inexcusable du transporteur : chariot mal arrimé, écrase la main d’un passager (CA Parie 26/4/1990).

Protocole de guatemala-city : la somme que l’on propose : 500 000 F mais le plafond ne serait pas écarté même en cas de faute lourde du transporteur.

Convention de Varsovie : transporteur intérieur français.

Texte de juillet 89 qui a modifié le code de l’aviation civile : modification des plafonds : montant de la réparation 7500000 F transport aérien intérieur français.

######  C - régime de l’action

Application des règles de droit commun quant à la compétence, aucune fin de non recevoir pour les dommages corporels.

Prescription : déchéance dans les 2 ans à compter de l’arrivée de l’aéronef. La gravité de la faute n’a aucune incidence sur le délai.

Dommages pour les bagages enregistrés : une fin de non recevoir, il faut une protestation de la part du voyageur dans les 7 jours, ou 21 jours s’il s’agit d’un retard.

## Titre 2

## Les autres contrats conclus à l’occasion du contrat de transport

Jusqu'à présent on a raisonné dans une situation simple. Dans la réalité les contrats de transport de marchandises sont des situations beaucoup plus complexes et moins transparentes. Interventions de plusieurs professionnels. 2 situations :

- les transporteurs interviennent successivement mais il n’y aura qu’un seul support juridique.

- Les transporteurs n’auront aucun lien de droit entre eux, il y a plusieurs titres de transport.

Pour gérer l’opération de transport, il est fait appel à des intermédiaires, en particulier à des transitaires. Le commissionnaire de transport permettra de régler les difficultés.

### Chapitre 1

### le phenomène des contrats successifs

### Chapitre 2

### Le contrat de commission de transport

En France, les usagers ont tous recours à des commissionnaires de transport. Le contrat de commission de transport est spécifique à la France. Les autres états membres ne connaissent pas cette situation qui est la commission de transport. Allemagne, Pays-Bas : le transporteur a la charge d’organiser le transport. Difficultés pour les usagers français.

Le commissionnaire de transport : c’est le professionnel qui s’engage à organiser de bout en bout le transport sans l’effectuer lui-même. Problème : on sait qu’il pèse une lourde responsabilité sur le commissionnaire de transport. Problème de savoir s’il s’agit d’une obligation de résultat ou d’une obligation de moyens.

**Commission de transport : convention par laquelle un commissionnaire s’engage envers un commettant à conclure pour le compte de celui-ci, les actes juridiques qui seront nécessaires pour le déplacement de la marchandise, le tout moyennant rémunération.**

Problème : le commissionnaire de transport agit en son nom propre. Il est mandaté mais il agit en son nom propre.

#### Section 1 la conclusion et les effets du contrat de commission

La commission de transport prévue dès la rédaction du code de commerce, art 96 et suivants. Jusqu'à une date récente, on considérait ces textes comme confus. Aujourd’hui, non. C’est un contrat consensuel. Toujours commercial pour le commissionnaire. C’est un contrat qui, dans la pratique, classiquement, se passe par téléphone : difficulté : on est en présence d’un contrat de transport ou d’un contrat de commission ? recommandation : nécessité d’avoir un écrit pour faciliter la reconnaissance du contrat.

##### § 1 - Les obligations du commettant

- 1) - remettre la marchandise au commissionnaire qui la prend en charge. Cette remise de la marchandise doit s’accompagner d’un certain nombre d’indications indispensables au transport, en particulier on estime qu’il appartient au commettant de transmettre au commissionnaire les documents qui permettront de gérer le transport (documents douaniers), le commissionnaire pourra traiter par la suite les opérations de transport. Souvent, les commissionnaires de transport sont de commissionnaires en douane.

- 2) - le paiement du service rendu : la commission.

Garanties : un privilège spécial qui bénéficie au commissionnaire sur les marchandises qu’il détient. Droit de rétention dès lors que l’usager n’a pas acquitté sa dette. On peut prévoir un cantonnement du gage.

##### § 2 - Les obligations du commissionnaire

Faire acheminer la marchandise. Commissionnaire : choisir les transporteurs, les modalités et les tarifs .
Commissionnaire : très grande liberté pour l’organisation du transport, répondra des choix inopportuns. Commissionnaire fait appel à des sous commissionnaires qui sont spécialisés.

Commissionnaire : devoir de conseil, dégagé par la jurisprudence. Ce devoir de conseil qui normalement existe s’applique avec plus ou moins de force selon l’expérience de l’usager. Devoir de conseil : le commissionnaire doit attirer l’attention du commettant sur un certain nombre de points : opportunité de prendre une assurance, appréciation du transport selon que le cocontractant est une grande entreprise ou un usager ordinaire : ce devoir apprécié différemment. Principe : on retient que le commissionnaire doit rappeler qu’il existe des limitations à la réparation, prudent d’envisager la déclaration de valeur. Il doit conserver les droits de son clients, éviter tous les problèmes de forclusion.

#### Section 2 Les problèmes de responsabilité du commissionnaire de transport

Bonne exécution d’un service, lourde responsabilité : art 97 à 99 du Code de commerce. Ces articles posent des problèmes d’interprétation, depuis longtemps l’interprétation résolue par la jurisprudence. Arrêt de la chambre commerciale du 12/2/1991. Un nouveau débat vient de renaître : est-ce qu’il pèse sur le commissionnaire de transport une obligation de résultat ? Pèse sur le commissionnaire une double charge : une responsabilité du fait personnel et une responsabilité du fait d’autrui (fait des personnes à qui le commissionnaire a fait appel).

##### § 1 - Responsabilité à raison du fait personnel

######  a - le principe de l’exonération

Ce débat est lié à l’interprétation de l’art 97 et 98. Art 97 : le commissionnaire est garant de l’arrivée des marchandises hors les cas de force majeure ? Art 98 : le commissionnaire garant des avaries et pertes de marchandise hors le cas de force majeure.

La jurisprudence pour retenir la responsabilité du commissionnaire doit caractériser la faute de celui-ci. Classiquement, une responsabilité de faute retenue. Cette interprétation, très largement confortée par l’appréciation du Doyen Rodière : commissionnaire ,’a qu’une obligation de moyens dans le cadre de sa responsabilité personnelle. C’est le transporteur qui est responsable des pertes et avaries. Commissionnaire : faute personnelle et privée.

Cette solution remise en cause : arrêt du 12/02/1991 : le commissionnaire tenu responsable alors qu’aucune faute de sa part n’a été prouvée, l’auteur du dommage n’ayant pu être identifié. Cet arrêt a des partisans : effectivement, logique d’interpréter à la lettre les textes du code de commerce et à lire ces articles il s’agit bien d’une obligation de résultat qui pèserait sur le commissionnaire.

Cette responsabilité concerne tout ce qui prépare ou qui suit le transport lui-même. C’est donc de cette activité de service que pourront naître les défaillances du commissionnaire. Ex : erreur dans l’établissement de documents nécessaires pour l’accompagnement de marchandises, choix du transporteur, devoir de conseil. Ex : n'affréterait pas un camion spécialisé pour le transport de telle marchandise. N’ayant pas embarqué le matériel sur un vol initialement prévu (CA Paris du 10/10/1994)/

Le commissionnaire peut en principe s’exonérer, qui relève du droit commun : force majeure, faute du tiers. Mais en raison du nouveau débat : tout le problème est de savoir si par exemple le commissionnaire peut s’exonérer par son absence de faute ? Doctrine divisée. Si obligation de résultat classique, le commissionnaire ne pourra s’exonérer en prouvant son absence de faute. En fait, obligation de résultat atténuée : le commissionnaire pourrait s’exonérer en prouvant qu’il n’a commis aucune faute.

######  B - les problèmes de réparation

Règles du droit commun s’appliquent : le commissionnaire doit entière réparation.
Dans les contrats, sont prévus des limitations conventionnelles .
La Loi Rabier ne s’applique pas au commissionnaire du transport, celui-ci pourra introduire des clauses limitatives de réparation à la seule condition qu’elles soient connues et acceptées du clients. Chambre commerciale du 5/7/1988.

Les problèmes moins fréquents depuis quelques années, les commissionnaires se réfèrent aux conditions générales de la fédération française des commissionnaires de transport (clauses recommandées).

Les clauses tomberont en cas de dol, faute lourde. Le commissionnaire pourra bénéficier de manière indirecte de clauses limitatives résultat du contrat de transport. Ex : le commissionnaire ne conserve pas les reçus de son client chez le transporteur. Le client agit contre le commissionnaire mais celui-ci bénéficiera des limites légales qui auraient joué pour le transporteur.

##### § 2 - Responsabilité à raison du fait d’autrui

######  A - le principe :

Art 99 : le commissionnaire est garant des fautes du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises. Texte mal rédigé, pas seulement le commissionnaire intermédiaire visé, toujours a été retenu que ce terme englobe tous les intermédiaires auxquels le commissionnaire s’est adressé.

Responsabilité du fait des substituts. Cette règle est favorable à l’usager (commettant) puisque, dans la mesure où il y a dommage, l’usager n’a à recourir que contre son commissionnaire personnel qu’il connaît généralement, n’a pas à déterminer quelle est la personne responsable du dommage. Le commissionnaire ne pourra jamais se dégager en invoquant la faute des substitués. En revanche, le commissionnaire est responsable que si la responsabilité des substitués est elle-même engagée.

######  B - montant de la réparation

Le commettant doit voir son dommage réparé. On retrouve des limitations passés entre le commissionnaire et le cocontractant. Les mêmes clauses s’appliquent en cas de faute de substitués. Mais le commissionnaire pourra bénéficier indirectement des limitations qui bénéficiaient au transporteur.

######  C - le commissionnaire dispose d’un recours contre ses substitués

Le commettant assignera le commissionnaire pour obtenir réparation. Le commissionnaire dispose d’une action récursoire contre les véritables responsables. Cette action doit être exercée dans le mois qui suit le jour de l’assignation. Le commissionnaire indemnise son client sans attendre même d’être assigné et se retournera contre ses substitués, mais tenu par aucun délai.

##### § 3 - le régime de l’action en responsabilité contre le commissionnaire

en cas de dommages, l’expéditeur et le destinataire disposent d’un droit d’action contre le commissionnaire. Le destinataire ne peut mettre en jeu la responsabilité personnelle du commissionnaire, seul le commettant le peut. En revanche, les 2 pourront assigner le commissionnaire du fait de sa responsabilité du fait des substituts.

Compétence : droit commun

problèmes de prescription et forclusion.

######  A - la prescription

l’application de l’art 108 Code de commerce : prescription annale aux actions exercées contre le commissionnaire. Cette prescription annale joue qu’il s’agisse des actions contre la responsabilité personnelle, ou responsabilité du fait d’autrui.

L’art 108 spécifique aux dommages nés des opérations du contrat de transport, les dommages doivent se rattacher au contrat de transport.

Toujours a été retenu que l’art 108 ne jouait pas lorsque les dommages qui se produiraient non directement liés au contrat de transport . Exemple : un dommage lié au fait qu’il y a une faute commise dans les documents douaniers qui accompagnent l’opération de transport. Un commissionnaire chargé d’un transport d’une importation de marchandises. Celles ci doivent être accompagnée de licences d’importation. Le commissionnaire n’avait pas obtenu ces documents, le destinataire ne pouvait les retirer : prescription de droit commun.

Opération annexe au contrat de transport : échappent à la prescription annale.

######  B - la forclusion

Art 105 Code de commerce : ne vise que l’action contre le transporteur. Sa responsabilité du fait personnel, le commissionnaire ne peut invoquer cet art.

En revanche, responsabilité pour autrui, le commissionnaire pourra bénéficier indirectement de la forclusion. Ex : un destinataire reçoit une marchandise ayant subi des dommages, le destinataire néglige de préserver le recours. Le commissionnaire est actionné en tant que garant du transporteur, il peut, dans ce cas, opposer la fin de non recevoir. Commissionnaire privé de son recours contre le transporteur par la faute du destinataire : peut invoquer la forclusion.

La protestation doit être adressée au transporteur, il est certain que dans des situation complexes, il arrive que le destinataire n’arrive pas à déceler qui est le transporteur. Protestation non adressée à la bonne personne. La protestation doit être toujours adressée au transporteur (et non au commissionnaire).

### Chapitre 2

### La localisation de moyens de transport (exclu de l’examen)

## Titre 3

## Les problèmes accessoires au contrat de transport (exclu de l’examen)

### Chapitre 1

### Les assurances de transport

#### Section 1 L’assurance de la responsabilité du transporteur

#### Section 2 l’assurance de la marchandise

### Chapitre 2

### Les opérations douanières liées au contrat de transport