

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 31- Printemps 2013



" Nulla regula sine exceptione "

Le contrat type de commission de transport

Editorial par Philippe Delebecque

Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Le contrat type commission de transport vient d'être approuvé (Décret n° 2013-293 du 5 avril 2013) <http://goo.gl/jqAtq>. Il concerne tous les modes de transport (cf. art. 1er, al. 4) et notamment le transport maritime ou encore l'affrètement. Inutile de souligner son importance, car ce modèle de contrat a vocation désormais à régir toutes les opérations de commission de transport, i.e. d'organisation de transport, sous réserve d'une volonté contraire exprimée par les parties. Cette importance est d'autant plus accusée que le contrat-type commission s'applique même si l'opération a une dimension internationale (code des transports, art. L. 1432-5), ce qui est bien évidemment essentiel dans le monde maritime.

Sur le fond, il faut relever que le contrat type s'en tient à la définition traditionnelle du commissionnaire entendu comme celui qui organise librement et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, le déplacement des marchandises d'un lieu à un autre selon les modes et les moyens de son choix pour le compte d'un donneur d'ordres (comp. code des transports, art. L. 1411-1 – 1, 1°). Le contrat type fluidifie les relations des parties et les modernise. Le donneur d'ordres voit ses obligations renforcées : il est notamment tenu d'une obligation d'information sur la nature et l'objet du transport, sur les modalités particulières d'exécution, sur le nom de l'expéditeur et du destinataire, sur la nature exacte de la marchandise, sur son éventuelle dangerosité, sur les prestations accessoires demandées (ce qui renvoie aux opérations de logistique). Le commissionnaire, de son côté, est tenu d'une série d'obligations, à commencer par une obligation générale de résultat quant à la bonne fin de l'opération. Il doit, dans cette perspective, non seulement respecter scrupuleusement les instructions du donneur d'ordres, mais aussi s'assurer que le substitué auquel il s'adresse est habilité à exécuter les opérations qui lui sont confiées et "dispose des aptitudes requises". On retiendra en outre, et peut-être surtout, que si le contrat type impose au commissionnaire un devoir de conseil, ce devoir de conseil est contenu dans ses justes proportions : il doit en effet s'exercer dans le domaine de compétence du commissionnaire, sous réserve de sa disponibilité, et s'apprécie en fonction du degré de professionnalisme du donneur d'ordres. Cette précision est particulièrement bienvenue, si l'on rappelle que la jurisprudence récente n'a cessé d'hypertrophier le devoir de conseil des professionnels (v. par ex. Cass. com. 18 déc. 2012, n° 11-16.223, relevant que le commissionnaire en douane, qui n'est pourtant qu'un simple mandataire, doit veiller à la conformité de la déclaration qu'il effectue soit conforme à la réglementation douanière, "alors même que son client est un professionnel exerçant le même métier que lui").

Quant à la responsabilité du commissionnaire, elle est parfaitement aménagée et ce dans ses deux aspects : sa responsabilité personnelle, engagée en cas de faute prouvée, est limitée aussi bien dans les hypothèses de pertes et d'avaries (20 euros par kg) que de retard (prix de la prestation), sauf faute intentionnelle ou inexcusable ; sa responsabilité pour fait d'autrui est limitée à celle qui est encourue par le substitué, étant précisé que si les limites d'indemnisation des substitués ne sont pas connues ou ne résultent pas de dispositions impératives, elles sont réputées identiques à celles qui jouent relativement à la responsabilité personnelle.

Observons enfin que si le contrat type donne compétence, en cas de litige, au Tribunal de commerce de Paris, il n'exclut pas, compte tenu de son caractère supplétif, le recours à l'arbitrage : cette clause de juridiction, sans doute justifiée pour les affaires terrestres, l'est beaucoup moins pour les affaires maritimes où les opérations sont plus complexes et plus diversifiées. Permettons-nous donc de rappeler que l'article 1er du règlement d'arbitrage de la CAMP prévoit expressément une compétence en matière de "commission de transport et opérations multimodales".