

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

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 40- Printemps 2016



"Praecipuum esse iustitiae aequitatisque quam stricti juris rationem"

L'évolution du métier de commissionnaire de transport

Antoine Sebastien

Marine Manager

TLF Overseas

"La Commission de Transport est un métier et seul un professionnel peut se voir attribuer la qualité juridique de commissionnaire de transport" indiquait le Doyen Rodière (Droit des transports, 2ème Ed., Sirey 1977, n°698). La corrélation entre la capacité professionnelle et la qualité juridique révèle les deux éléments essentiels distinctifs de cette profession : une expertise nécessaire associée à un régime juridique particulier. L'expertise s'est étoffée et l'évolution du métier gagne à être présentée. La pratique de la commission de transport, institution éminemment française, évolue nécessairement dans le cadre de la mondialisation des échanges.

Le commissionnaire de transport s'est distingué en assurant un rôle d'intermédiation et d'organisation. Dans le sillage d'une globalisation toujours croissante, garant des exigences nouvelles de sécurisation et de facilitation du commerce international, il s'est progressivement affirmé comme le professionnel de l'Organisation de Transport International (OTI). L'évolution du métier tend à intégrer des solutions globales pour la "supply chain" et à offrir des prestations logistiques répondant aux besoins des clients dans un contexte mondialisé. Les défis et enjeux liés aux nouvelles données économiques, réglementaires, technologiques exigent une adaptation rapide des commissionnaires de transport. Cette évolution reste variable selon les entreprises dans ce secteur hétérogène.

Le Commissionnaire - Intermédiaire et Organisateur - de transport

Le statut de commissionnaire de transport a été consacré dans le Code de commerce et le Code des transports. La confusion a été longue entre le commissionnaire de transport et le transporteur voiturier (R. Rodière, Manuel des Transports terrestres et aériens, librairie Dalloz 1969, n°266), deux opérateurs en charge de déplacer des marchandises d'un point à un autre. La notion distincte de commissionnaire a été dégagée progressivement par la jurisprudence. La profession s'est rapidement développée avec l'essor du commerce international et des différents modes de transport. En confiant toute l'organisation du transport à un commissionnaire, le commettant gagne en simplification et en efficacité dans l'organisation du transport : il existe un intermédiaire, unique responsable au regard du commettant, avec une obligation de résultat possédant l'expertise et le réseau pour la bonne réalisation du transport. En contrepartie de ce régime à forte responsabilité, le législateur a réglementé la profession (Décret n°90-200 du 5 mars 1990).

Les réflexions sur la détermination du statut de commissionnaire de transport ont été portées par la complexification de la chaîne de transport. L'activité du commissionnaire de transport qui exerce différentes fonctions opérationnelles peut en effet entraîner une certaine confusion quant à son rattachement à cette qualification juridique. Le premier critère distinctif est celui de la qualité d'intermédiaire entre le donneur d'ordre (le commettant) et le transporteur. Ce statut d'intermédiaire le distingue ainsi du transporteur. Cela n'empêche aucunement le commissionnaire de posséder sa propre flotte de véhicules pour transporter des marchandises. Il alterne alors la qualité de commissionnaire et celle de transporteur. Le commissionnaire peut également exercer d'autres fonctions : transitaire, groupeur, consolidateur, affréteur, logisticien, commissionnaire en douane (futur représentant en douane lors de l'entrée en vigueur au 1er mai 2016 du Code des Douanes de l'Union européenne), agent de représentation...

Au critère d'intermédiation a été ajouté un critère d'organisation. Les commissionnaires "organisent et font exécuter sous leur responsabilité et en leur propre nom selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant" (définition légale - Article L. 1411-1, I, 1° du Code des transports) ou "avec toute la latitude d'organiser librement le transport par les voies et les moyens de son choix, sous son nom et sa responsabilité" (définition jurisprudentielle - Cass. com., 16 févr. 1988, n° 86-18309). Le critère d'organisation du transport permet au commissionnaire de se différencier du mandataire qu'est le transitaire. Dernier critère : il conclut les contrats avec les transporteurs en son nom personnel et échappe ainsi à la notion de mandataire ou de courtier en transport.

Le Commissionnaire - Organisateur de Transport International (OTI)

Les commissionnaires sont devenus les grands opérateurs du transport et leur activité est appelée à prendre une importance encore plus considérable (Ph. Delebecque, Droit maritime : Dalloz, coll. Précis, 13e éd., 2014, n° 612). Le développement du transport multimodal exige l'intervention de multiples acteurs dans la chaîne de transport et de logistique. La majorité des importateurs - exportateurs n'ont pas la capacité et/ou l'expertise pour organiser en propre et maîtriser le bon acheminement des marchandises. Le commissionnaire OTI répond à ce besoin en organisant l'ensemble de ces prestations selon les demandes de son donneur d'ordre.

L'OTI, facilitateur du commerce international assure différentes missions : chef d'orchestre de la "supply chain" internationale, il est le partenaire privilégié des administrations et le conseiller de ses clients importateurs-exportateurs pour toutes les opérations de transport, logistique et douane dans le respect des réglementations nationales et internationales et des normes environnementales. Grâce à son organisation en réseau avec d'autres opérateurs dans le monde entier, l'OTI s'adapte aux variations des marchés mondiaux et à l'évolution des demandes. Il offre une palette de prestations et de services clés en main à l'échelle des besoins de ses clients.

Suite de l'article page 2.

Suite de l'article : L'évolution du métier de commissionnaire de transport.

La nouvelle mission de représentant en douane du Code des Douanes de l'Union (CDU) apporte à l'OTI des compétences élargies en sûreté-sécurité, douanes, fiscalité, systèmes d'information. Il gère et sécurise les flux physiques et les flux d'information correspondants via les plateformes électroniques portuaires et aéroportuaires. Il accompagne ses partenaires commerciaux dans l'obtention de la certification Opérateur Economique Agréé (OEA), au service des TPE, PME et grands groupes.

D'autres missions sont devenues indispensables : gestion de l'assurance, du stockage, du transit, et des nombreuses opérations logistiques qui requièrent également la prise en compte de l'exigence sûreté / sécurité et le besoin d'une certification OEA. L'Organisateur de Transport International propose alors de nouvelles prestations logistiques. Certains acronymes traduisent cette évolution récente du métier.

Le commissionnaire - Intégrateur de solutions logistiques

NVOCC, 3PL, 4PL, LLP – L'anglicisation reflète une réalité évidente de l'évolution du métier de l'OTI : l'internationalisation de son champ d'action. Les organisateurs s'adaptent à leurs clients également acteurs du commerce international.

Le NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier), organisateur d'un transport de marchandises qui comporte un voyage par mer est un peu "l'adaptation de la notion française de commissionnaire de transport. [...] Nouvelle figure dans le paysage du transport maritime, c'est un opérateur qui accepte d'assumer toutes les responsabilités du transport maritime, sans être lui-même transporteur" (P. Bonassies, C. Scapel, Droit maritime : LGDJ, coll. Traités, 2e éd. 2010, n° 951).

Le 3PL (Third-Party Logistics Provider) est un prestataire qui a la responsabilité d'exécuter une partie plus ou moins importante de la logistique de ses clients, une sous-traitance qui concerne le transport, l'entreposage, préparation de commande, personnalisation...

Le 4PL offre des logiciels ou des applications informatiques adaptés pour piloter les activités d'une chaîne de distribution, en planifiant et coordonnant les flux d'informations entre eux. L'apparition des prestataires de type 4PL est favorisée par le développement des NTIC (*Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication*) d'Internet. »

Le LLP (Lead Logistics Provider) répond avec ses propres actifs à la demande d'une externalisation toujours plus poussée de la part du commettant en regroupant les services d'un 3PL et d'un 4PL pour optimiser l'ensemble des flux physiques et d'informations de la chaîne logistique.

Si le commissionnaire de transport se cantonnait auparavant à la seule prestation de transport, les commissionnaires OTI chapeautent de plus en plus tout ou partie des différentes fonctions indispensables au bon déroulement des opérations logistiques jusqu'à la livraison finale. En amont comme en aval de la chaîne logistique, la gestion des magasins et entrepôts, le conditionnement des marchandises, la manutention l'emballage, l'emportage, l'entreposage, la gestion des stocks... sont susceptibles de faire partie des activités du commissionnaire de transport. Ces attributions élargies sont-elles incluses dans le périmètre de la Commission de transport ? Juridiquement non, il ne s'agit plus de prestation de transport (même en utilisant la notion de transport "de bout en bout") mais d'un point de vue opérationnel, les professionnels dont l'activité principale demeure celle de la commission de transport "intègrent" de plus en plus ces activités accessoires.

Verticalisation de l'offre, différenciation par les services et intégration de solutions sont les nouvelles stratégies des OTI mettant en œuvre des outils appropriés : "control tower", ingénierie de transport, systèmes d'information EDI, *tracking*, contrôle qualité renforcé, optimisation fiscale... L'OTI s'adapte en permanence.

Les nouveaux défis des OTI

Le commissionnaire doit également anticiper les enjeux futurs : nouvelles réglementations européennes ou internationales, concurrence accrue, innovations technologiques...

Le Code des Douanes de l'Union européenne (CDU) applicable à partir du 1er mai 2016 offre une illustration de l'impact d'une nouvelle réglementation : les OTI gagnent une opportunité d'exercer la représentation en douane dans les 28 pays de l'Union européenne mais risquent dans le même temps de subir une distorsion de concurrence si la transposition du CDU n'est pas harmonisée entre les États membres et si par ailleurs la réglementation nationale ne réunit pas les conditions requises de compétitivité.

La collecte et le contrôle des données informatiques dans le cadre des nouvelles technologies, notamment liées au "Big Data", sont un enjeu de taille. Google investit dans "Flexport" *start-up* qui souhaite devenir le nouvel "Uber du fret maritime" et Amazon développe des ambitions de "freight forwarding" dans le maritime (enregistrement auprès du *US Federal Maritime Commission* lui permettant de vendre des prestations de fret maritime en tant que NVOCC) et l'aérien (*leasing* de 20 Boeing 767). Ces géants des nouvelles technologies pénètrent le secteur de l'organisation de transport et pourraient à terme modifier les rapports de force. Les leaders des NTIC sont-ils une menace pour la profession ? Les innovations technologiques constituent surtout une chance de gérer en temps réel les flux physiques et d'informations.

La dématérialisation des documents de transport permet de fluidifier les flux et de sécuriser la "supply chain", si toutefois la technologie est maîtrisée et anticipée par les différentes parties prenantes du transport international (administration, banque, assurance, prestataire informatiques EDI...). L'OTI doit s'adapter à la gestion des systèmes d'informations partagés afin de défendre la plus-value de son expertise professionnelle.

Évolution différenciée dans un secteur hétérogène

Il est néanmoins nécessaire de tempérer l'évolution générale du métier car il s'agit d'un secteur atomisé. Quelques chiffres permettent d'appréhender le marché de l'organisation de transport en France (Étude Xerfi-France 2016 : "Le freight forwarding en France") : entre 2 900 et 3 000 entreprises employant environ 63 000 salariés (moyenne de 22 employés par entreprise) dont plus de 75% emploient moins de 10 salariés. Les 10 premières sociétés réalisent 29% du chiffre d'affaires. Quelques entreprises intermédiaires se positionnent comme challengers en développant des expertises sur des segments de marché ou des zones géographiques particulières.

Les commissionnaires de transport n'ont ainsi pas tous la capacité et la vocation de devenir des "Lead Logistics providers" ou d'offrir des prestations de logistique complémentaires. Les petites structures offrent de la souplesse et de l'agilité dans la réalisation de la seule prestation de transport. L'évolution du métier est donc variable selon la taille et les ambitions de ces entreprises. Il n'en reste pas moins que l'adaptation vis-à-vis du contexte économique, des nouvelles réglementations nationales et supranationales et des innovations technologiques est une réalité partagée par tous.