

Les rapports entre le contrat de vente et le contrat de transport

Observations à la suite de la présentation de la thèse de Melle Rita HERRO
AFDM, 4 février 2010

Introduction

Dans le prolongement de l'exposé de sa thèse par Melle HERRO, qui donne de précieuses clefs de lecture des relations contrat de vente/contrat de transport, nous ajouterons juste quelques mots pour apporter notre point de vue purement pratique sur ces questions.

Les liens entre la vente et le transport sont incontestables, et il est difficile de ne pas éclairer l'un par l'autre. Au demeurant, le droit du transport est passé d'une position formaliste à une position réaliste : les instruments présents au dossier ne contraignent pas absolument le juge, la recherche des intérêts en cause vient au premier rang, la qualité à agir dérive désormais essentiellement de l'intérêt à agir.

Dans le même sens, certains rapprochements des responsabilités contractuelle et délictuelle, ainsi que les perspectives ouvertes par la Cour de cassation tendant à permettre d'invoquer sur un plan délictuel un manquement contractuel (Plén. 6 oct. 2006, n° 05-13.255), estompent quelque peu la nécessité de la recherche des liens contractuels entre les parties, tendant également à ramener le dossier à des considérations concrètes : Qui a perdu quoi ? Qui devait faire quoi ? etc.

Ce cadre concret est de nature à donner un poids nouveau à la vente pour éclairer le contrat de transport, pour déterminer qui est intéressé au transport, voire qui est intéressé à la marchandise (éventuellement pour présumer une identité entre les deux intéressés ?) à défaut d'être strictement partie au contrat.

Le vendeur-expéditeur, souvent, est dispensé de justifier de son intérêt à agir, sans doute parce que ceci exigerait de justifier de son non paiement (redoute-t-on alors l'impasse de la preuve négative ?)

Com. 16 juin 2009, n° 07-16.840 :

« Attendu que pour déclarer irrecevable l'action de la société Vuitton, l'arrêt retient que les biens transportés dérobés ne voyageaient pas aux risques de la société Vuitton et qu'il n'est pas justifié d'une cession de droits de la société LVMH Italia spa au profit de la société Vuitton ;

Attendu qu'en statuant ainsi, alors que le contrat de vente et le contrat de transport étant indépendants, le transporteur ou son assureur ne peuvent se prévaloir des effets de la vente quant aux droits et obligations du vendeur, la cour d'appel a violé le texte susvisé ».

L'acheteur est en revanche généralement conduit à prouver qu'il a payé la marchandise pour justifier de son intérêt à agir, au-delà des restrictions de qualité qui peuvent par ailleurs exister (droit aérien en particulier).

Com. 3 février 2009, n° 08-10.485 :

En appel, le défendeur (transporteur) avaient fait valoir que du fait de l'existence d'une vente, l'acheteur (demandeur) devait justifier de ce que le préjudice était bien le sien, et prouver à cette fin qu'il avait payé la marchandise.

La Cour d'appel avait fait une application large (et sans doute excessive) de l'effet relatif des contrats, ignorant le caractère même de fait juridique de la vente, et rejeté ce moyen, indiquant qu'*« il ne pouvait être soutenu en raison de l'effet relatif des contrats que la société demanderesse serait dépourvu d'intérêt à agir à défaut de paiement des marchandises au vendeur chinois »*.

En cassation, il est reproché à la Cour d'appel de ne pas avoir *« recherché si la société ST Microelectronics NV avait effectivement subi le préjudice résultant du vol des marchandises, faute de quoi elle n'aurait pas eu d'intérêt à agir »*.

Cette recherche de la « qualité réelle » et de l'intérêt à agir laisse penser que le contrat de vente, qui indique qui a intérêt dans la chose transportée, et donc dans le succès de l'opération logistique, dans la bonne fin du transport, est un élément fort d'appréciation de la qualité à agir.

A noter toutefois (par simple incise) la recevabilité présumée du titulaire du connaissance :

Com. 21 février 2006, n° 04-10592

« Attendu que pour déclarer les assureurs irrecevables en leur action à l'encontre du transporteur maritime l'arrêt retient que si le contrat de vente est indépendant du contrat de transport, la qualité de destinataire au connaissance ne confère pas en soi le droit d'agir à l'encontre du transporteur maritime, que seul celui qui a directement subi le préjudice peut en réclamer la réparation et qu'il n'est pas justifié que le destinataire a payé à son vendeur le prix de la marchandise ;

Attendu qu'en statuant ainsi alors qu'elle constatait que les assureurs étaient cessionnaires des droits du destinataire inscrit au connaissance, la cour d'appel n'a pas tiré les conséquences légales de ses constatations ».

Au-delà de cette incidente, on pourrait légitimement penser que le contrat de vente contribue à l'interprétation des qualités « réelles » et relations objectives des parties au contrat de transport :

CA Aix en Provence, RIVOIRE & CARRET LUSTUCRU c/ SUD CARGO, n° 2005/626

« La marchandise sinistrée a été vendue CIF, c'est-à-dire que sa propriété et les risques ont été transférés à l'acheteur au moment de l'embarquement sur le navire.

Il en résulte que le vendeur la SA RIVOIRE & CARRET LUSTUCRU est irrecevable à agir en indemnisation des dommages survenus à la marchandise, d'autant que cette société ne démontre ni qu'elle n'a pas été payée du prix de l'acheteur, ni qu'elle a effectivement pris en charge les frais résultant de ce dommage. Le jugement sera donc infirmé pour avoir dit recevable les demandes de la SA RIVOIRE & CARRET LUSTUCRU ».

Pourtant, comme souligné par la thèse de Melle HERRO, la Cour de cassation veut et exige qu'on ne puise pas dans le contrat de vente d'éléments propres à éclairer le contrat de transport, serait-ce même en déniait au contrat de vente la simple nature de fait juridique (Plén. 22 décembre 1989, n° 88-10.979 ; Com. 7 avril 2004, n° 02-10201 ; Com. 24 juin 2008, n° 07-13727, etc.).

Ceci étant, on voit parfois des juges retourner aux données de la vente, tant il est difficile de ne pas avoir en tête la vente lorsqu'on examine les relations des parties au transport.

En pratique, s'il est tabou de mettre en vis-à-vis le contrat de transport et le contrat de vente dans le cadre d'actions du marchand contre le transporteur, les rapprochements sont mieux tolérés lorsqu'on introduit d'autres contrats, quand bien même ces contrats auraient-ils vocation à accompagner aussi la vente (I).

De même, dans le cadre d'action du transporteur contre des marchands, la vente peut prendre une place tout à fait essentielle, et les juges se sentent plus libres dans ce sens (II).

II- Dans le cadre d'actions du marchand contre le transporteur : le détournement par d'autre contrat pour analyser les qualités et relations des parties... à la lumière de l'opération commerciale

Face à l'attendu strict de la Cour de cassation sur l'indépendance des contrats de vente et de transport, on voit bien souvent le transporteur privé de ses moyens de défense tenant au contexte économique dans lequel le contentieux est intervenu (A).

Afin de pallier les effets parfois excessifs de telle jurisprudence, on voit alors des juridictions du fond chercher une voie dans le recours à un troisième contrat, que la jurisprudence de la Cour de cassation n'aurait pas encore banni du débat (B).

A -L'inopposabilité des contrats de vente et de transport : une situation qui expose largement le transporteur

Il n'est pas possible pour le transporteur de tirer parti des conditions de vente pour démontrer que le vendeur n'a *en principe* pas d'intérêt et qu'il lui appartiendrait de rapporter la preuve qu'il n'a pas été payé par son acheteur (Cass. Com. 16 juin 2009, n° 07-16.840 précité).

Cette solution facilite certes la lecture des dossiers, car justement les imprécisions de la vente et du transport, les zones grises ou transitoires dans la transmission des responsabilités et des risques (ex : le transport commence au long du navire, mais le risque est transféré au bastinage) correspondent de fait à des ruptures de charge, qui suscitent en pratique les plus nombreux sinistres. La simplification du dossier à ce stade peut éviter d'interminables débats sur la recevabilité, pour en venir au fond du dossier.

Ceci étant, il dérive de cette pratique une dissymétrie sérieuse :

- le marchand peut se plaindre de la mauvaise exécution du contrat de transport,
- mais le transporteur ne peut pas tirer partie ou se plaindre de la violation des conditions de la vente.

Par suite, le transporteur peut devenir vis-à-vis du vendeur le garant de la bonne fin de l'opération de vente, présentant, sur l'acheteur qui se trouve couramment dans un pays étranger, l'intérêt d'avoir une présence locale.

Considérons par exemple le cas d'un crédit documentaire.

Quel que soit l'INCOTERM le crédit documentaire risque de ne pas être accompli lorsque la marchandise parvient à destination, si celle-ci est endommagée pendant le transport (le crédit documentaire sera généralement bloqué par l'acheteur, alors même qu'il devrait supporter les risques du transport).

Il arrive également que des erreurs de traitement du crédit documentaire soient commises par les banques (notamment libération des fonds alors que les documents sont incomplets/incorrects).

Si l'erreur de la banque se corrèle de quelque façon avec une difficulté logistique imputable au transporteur, le transporteur sera recherché par la partie lésée par l'erreur bancaire (ex : acheteur) alors que les dommages/irrégularités qu'on pourrait lui imputer ne sont pas, nécessairement, la *proxima causa* du litige.

Même sans crédit documentaire, l'acheteur refusera de payer la marchandise endommagée pendant son transport, alors même que la marchandise aurait voyagé à ses risques.

L'acheteur procède donc en violation de ses obligations, mais c'est le vendeur qui en pratique prendra les mesures correctives (remplacement, réparations...) et... se retournera contre le transporteur.

De fait, le transporteur maritime devient garant (local) de la bonne fin de l'opération de vente, dont la Cour de cassation et le Code civil (art. 1165) déclarent pourtant que le contrat de vente ne saurait lui nuire ni lui profiter !

Il aurait été sans doute plus orthodoxe pour le vendeur de poursuivre l'acheteur en paiement de la vente, à charge pour l'acheteur d'appeler en garantie le transporteur maritime.

Au total, le vendeur répercute contre le transporteur la voie de fait de son acheteur ou le défaut de son banquier.

Ne peut-on alors, dans une telle configuration, remettre en cause la recevabilité du marchand qui se retourne contre le transporteur ? (à noter toutefois que s'il fallait soulever le contentieux de la vente avant d'envisager le contentieux en transport, le recours en garantie contre le transporteur ferait l'objet de difficultés de prescription particulières).

Ainsi, peut-on alors encore admettre un intérêt légitime du vendeur à agir contre le transporteur ? En effet, « *l'action est ouverte à tout ceux qui ont un intérêt légitime au succès ou au rejet d'une prétention* » (art. 31 NCPC). Or s'il est légitime de poursuivre un acheteur qui ne paye pas alors qu'il devait assumer les risques du transport, est-il légitime de poursuivre le transporteur faute de pouvoir ou vouloir poursuivre l'acheteur ?

De même, la causalité du dommage aux marchandises est-elle toujours directe, alors même que c'est la décision de l'acheteur de ne pas honorer ses obligations de paiement au titre de la vente qui lèse le vendeur ?

Sans doute la tolérance des juges sur ces questions, lorsqu'il s'agit de mettre en cause le transporteur, s'intègre-telle dans un mouvement d'ouverture de l'action contre le transporteur, mis à l'œuvre de longue date sur d'autres thématiques (non exclusivité des mentions du connaissance, etc.). Les actions en transport sont de moins en moins attitrées, et la problématique de la qualité d'expéditeur ou de destinataire se confond de plus en plus avec celle de l'intérêt à agir, fondé

sur l'intérêt dans la chose transportée cumulé à l'intérêt au succès du contrat de transport.

Toujours demeure-t-il que la jurisprudence du fond tend parfois à corriger des situations où le transporteur paraîtrait faire les frais de dissensions commerciales sur lesquelles il n'aurait aucune prise.

B- Les solutions correctives offertes par la référence à un contrat tiers

Afin de contourner le tabou du rapprochement des contrats de vente et de transport, on voit parfois des juges tenter des contournements, passant par la fenêtre là où la Cour de cassation avait fermé la porte, en introduisant dans l'équation un troisième contrat qui permettra de prendre en compte le contexte commercial du contentieux de transport.

Les contrats d'assurance (1) ou de financement (2) de l'opération sont parmi ceux que l'on voit régulièrement invoquer.

1- Le détour par le contrat d'assurance

Ainsi, par exemple, on voit des juges profiter de l'examen de la subrogation de l'assureur pour se référer aux conditions de vente, pour indiquer que les conditions de la vente CFR confirmaient que la marchandise était aux risques de l'expéditeur avant « *ship's rail* », et pour vérifier ainsi l'intérêt à agir du marchand contre le transporteur maritime (bien qu'on sache que la qualité et l'intérêt sont normalement présumés pour le vendeur...).

La Cour d'appel Aix-en-Provence (12 février 2009, n° 2009/56), recherchant si un assureur est bien subrogé dans les droits et actions du vendeur d'une marchandise endommagée, se livre ainsi à la démarche suivante :

1/ L'assuré vendeur peut être indemnisé par son assureur « *pour perte et avaries consécutives à la chute des marchandises pendant le chargement* » selon la police d'assurance,

2/ L'accident est garanti par la police précitée puisque :

a- il est survenu pendant l'embarquement de la marchandise

b- « *la marchandise accidentée avait été vendue aux conditions CFR, c'est-à-dire restait à la charge du vendeur (...) jusqu'à son embarquement effectif et complet* » (nous soulignons),

3/ Cette société est par conséquent assurée (...),

4/ L'assureur est subrogé et recevable.

En réalité, sous couvert d'examiner la subrogation de l'assureur, on voit bien que la Cour réintroduit dans le débat une problématique d'intérêt du vendeur relatif à la marchandise, et règle cette problématique par référence à l'INCOTERM.

On peut *par suite* envisager que les conditions de vente ne soient pas invoquées par le transporteur directement sous la problématique de l'intérêt à agir propre du vendeur (on viendrait alors directement débattre des effets de la vente), mais indirectement sous la problématique de la subrogation de son assureur, au titre de l'intérêt assurable, ou des conditions d'application de la police.

2- Le détournement par le crédit documentaire et par l'« ensemble » des contrats de financement.

Pour s'opposer à l'ouverture excessive des actions du vendeur impayé, on peut aussi chercher une causalité tierce... ce à quoi le crédit documentaire se prête particulièrement.

Il sera par exemple exigé une démonstration de causalité entre le défaut de paiement et l'avarie : le juge décide ainsi que le transporteur n'a pas à pâtir du traitement défectueux du crédit documentaire.

TC Marseille (RG2006F05414) : un vendeur CFR (risques du voyage à la charge de l'acheteur) ne serait pas payé, tandis que les marchandises ne seraient pas parvenues à destination.

« Attendu qu'il appartient à la SARL L. d'apporter la preuve que son client ne l'a pas réglé au motif qu'il n'a effectivement pas été livré et que c'est pour cette seule raison, contrairement au principe des règles et usances du paiement par remise documentaire, que la Banque NA aurait refusé le règlement des documents présentés par la Banque C.

Attendu que l'attestation de la Banque NA versée au débat n'établit aucun lien de cause à effet entre le non transfert à la date du 16 avril 2006 du montant de la facture établie par L. et la prétendue non réception des deux caisses de matériel »

Le Tribunal de commerce demande ici que soit reconstituée la causalité, refusant l'imputation systématique au transport.

En effet, les dommages en cours de transport, en vente CFR, ne justifient pas de bloquer le paiement, puisque la marchandise est aux risques de l'acheteur.

Dans une autre décision relative à une vente FOB, le Tribunal répartit la perte de la chose, mise à la charge du transporteur, et la perte de la marge commerciale, mise à la charge de l'acheteur, qui a indûment bloqué le crédit documentaire, alors qu'il devait assumer le risque du transport :

TC Marseille, 3 février 2004, n° 2002F03494

« Attendu qu'en acquérant FOB les deux machines auprès de la demanderesse et en ouvrant les crédits documentaires relatifs au paiement desdites machines, la société E. s'était implicitement engagée

sur certaines obligations contractuelles qu'elle n'a pas respectées ; que la logique du commerce international dans le contexte du présent litige imposait au destinataire donneur d'ordre des crédits documentaires de les honorer puis de se retourner contre le transporteur maritime, ce qui n'a pas été le cas ;

Attendu en effet que dans le contexte d'un achat en position FOB Marseille, le transfert de risque et de responsabilité du vendeur A. à l'acquéreur E. intervenait dès lors que la marchandise était chargée à bord du navire transporteur ; Qu'il s'agit d'une règle intangible découlant de l'INCOTERM FREE ON BOARD tel qu'édicte par la Chambre de commerce internationale ; Qu'il est incontestable que la société E. devait payer les marchandises sitôt chargées, ce qu'elle n'a pas fait.

Attendu qu'ayant appris la disparition des machines, la société E. s'est abstenue de donner la moindre instruction à sa banque C., concernant l'exécution des crédits documentaires ; qu'en tout état de cause, les marchandises ayant été chargées, la société E. devait faire exécuter lesdits crédits ; qu'il lui appartenait éventuellement de faire des réserves sur les irrégularités des connaissements, ce qu'elle n'a pas fait non plus ;

(...)

Attendu qu'il résulte de ce qui précède que la société E., en se soustrayant à ses obligations, a causé un préjudice à la société A., dont elle doit réparation ; Que le Tribunal estime que ce préjudice direct doit être égal au montant de la marge commerciale qu'aurait dû réaliser A. dans l'opération. »

On voit ainsi que la solution trouvée par les juges consiste à sortir du face à face transport/vente, pour introduire une prestation tierce, en y isolant des responsabilités autonomes.

A noter à l'inverse que le cloisonnement vente/transport est bien moins pertinent et appliqué lorsqu'il s'agit d'actions du transporteur contre le marchand (II).

II- Les actions des transporteurs contre les marchands

La question de la portée du contrat de vente se pose aussi lorsque sont encourues des responsabilités en cas de difficultés de l'opération logistique, engendrant des dommages ou coûts (surestarties par exemple) au détriment du transporteur, force étant d'ailleurs de constater que les solutions sont des plus diverses (A).

Question similaire se manifeste aussi quand survient un impayé de fret, la loi Gayssot ayant créé les conditions de multiples expériences intéressantes, qui méritent d'être évoquée pour les pistes qu'elles suggèrent (B).

En effet, au-delà des seuls documents de transport, éventuellement complétés sur quai sans que la portée des mentions ne soit mesurée, on se réfère parfois au contexte de l'expédition pour savoir qui a requis qui et pour le compte de qui.

A- La recherche de responsabilité dans les déconvenues subies par les transporteurs : les divers contrats commerciaux et logistiques environnants comme données objectives du litige.

Les prestations préparatoires au transport proprement dit engendrent régulièrement des contentieux à l'initiative du transporteur : accidents de la circulation par perte de la charge, blocages administratifs ou douaniers, etc.

Toutes les branches du transport prévoient des obligations similaires de préparation du voyage.

En réalité, dans leur pratique quotidienne, les tribunaux se penchent peu sur la qualité de contractant direct ou non de la partie dont on rechercherait la responsabilité. Les dispositifs de mandat, d'apparence... permettent souvent de dépasser le cadre bilatéral strict d'une relation. D'ailleurs, que l'on retienne un fondement contractuel ou délictuel, il faudra en tout état de cause, sur un plan pratique, rechercher une faute (éventuellement contractuelle qui pourra opérer sur un plan délictuel, Plénière 6 octobre 2006, n° 05-13255), ou invoquer une obligation générale de sécurité *erga omnes*, contractuelle et délictuelle, et on sait que globalement la prescription propre au mode de transport concerné s'appliquera.

Par conséquent, la question va être de savoir qui est tenu d'une obligation de conditionnement, marquage, préparation du voyage... soit pour son compte, soit pour compte d'autrui.

Même l'expéditeur EXW ne peut pas se désintéresser de ces aspects du transport.

Au premier chef est alors exposé celui qui assume la tâche litigieuse, « *en son nom propre* »¹

¹ Cass. Com. 14 janvier 2004, n° 02-13587, sur le commissionnaire de transport qui assume l'opération en son nom propre.

« Attendu, selon l'arrêt attaqué, que la société SCAC, commissionnaire de transport, ayant été chargée d'acheminer des blocs de granit enfermés dans des conteneurs du Havre à Louvigné-du-Désert, s'est substitué la société Navitainer pour organiser ce transport ; que cette société en a confié l'exécution à la société Atlantic trans-containers (société ATC) ; qu'au cours du transport, l'ensemble routier s'est renversé sur la chaussée et a été endommagé ; que la société ATC a assigné la société Navitainer en réparation de son préjudice ; que cette société a appelé en garantie la société SCAC ; que le tribunal a accueilli la demande de la société ATC et a condamné la société SCAC à garantir la société Navitainer de la condamnation prononcée à son encontre ; que la société SCAC a fait appel du jugement ; que la société Navitainer a relevé appel incident ;

Est aussi exposé celui pour le compte de qui on procède : Chacun répond de ses substitués².

Le marchand, pour le compte de qui, en dernière analyse, sont faites les opérations d'expédition, est ainsi susceptible de condamnation.

De fait, on parvient parfois au raccourci (parfois elliptique !) selon lequel « le marchand [responsable] est celui que désigne la vente » :

TC, Melun 19 novembre 2007, n° 2005/0936

« Attendu que le seul document produit l'est par la société B. [vendeur] elle-même, que par celui-ci, daté du 23 décembre 2003, la société G., avenant à son contrat du 10 décembre 2002 avec la société B. lui

Sur la recevabilité du moyen, contestée par la défense :

Attendu que la société SCAC prétend que le moyen par lequel la société ATC soutient que le commissionnaire de transport est responsable, à l'égard du transporteur, des dommages causés par la marchandise au moyen de transport est irrecevable comme contraire à la thèse qu'elle a développée devant la cour d'appel ;

Mais attendu que la société ATC, poursuivant la confirmation du jugement, a soutenu que la société Navitainer agissant en tant que commissionnaire de transport substitué de la société SCAC lui avait confié en son nom propre le transport des conteneurs et qu'à ce titre elle était responsable du sinistre causé par le mauvais calage de la marchandise dans les conteneurs ; que le moyen était inclus dans le débat ;

Et sur le moyen :

Vu l'article L. 132-1 du Code de commerce ;

Attendu que le commissaire de transport qui agit en son propre nom, est responsable envers le transporteur, des dommages causés par la marchandise au moyen de transport ;

Attendu que pour rejeter la demande de la société ATC contre la société Navitainer, l'arrêt retient que la société ATC ne prouve aucun fait de nature à caractériser une faute de la société Navitainer ;

Attendu qu'en statuant ainsi, après avoir relevé que la société SCAC, commissionnaire de transport, avait confié à la société de commission de transport Navitainer le soin de procéder à l'organisation du transport de la marchandise, que cette société avait chargé la société ATC de l'exécution de ce transport et que l'ensemble routier s'était renversé sur la chaussée et avait été endommagé à raison d'un défaut de calage des blocs de granit à l'intérieur des conteneurs, la cour d'appel n'a pas tiré les conséquences légales de ses constatations ».

² CA Paris, 15 juin 1979, DMF 80, p. 86

« Le mauvais arrimage des fûts contenant la marchandise à l'intérieur des conteneurs, effectué par un sous-traitant du commissionnaire, ne présente pas les caractères de la force majeure, de sorte que le commissionnaire de transport doit être jugé responsable ».

indique de livrer une partie de la marchandise "sous emballage standard du vendeur" ;

Attendu que le lien contractuel entre la société B. et les transporteurs suivants est ainsi clairement explicité ;

Attendu que la société B. qui succombe, sera considérée responsable de cet accident et des dommages subséquent ».

A côté de ces situations accidentelles, la loi Gayssot sur la garantie de paiement de fret routier a engendré une réflexion spécifique mais foisonnante, et un matériau jurisprudentiel généreux, sur la désignation et la détermination des intervenants à l'opération de transport.

B- La désignation de l'obligé au fret selon l'art. L132-8 C.Com. : de l'inbrication des données objectives de l'opération, avec les perceptions subjectives des parties impliquées

Cette réflexion, que nous ne prétendons ni résumer ni épuiser, au-delà de la simple problématique de l'application de l'art. L132-8 C.Com., peut offrir des voies d'analyse utilisables sur des domaines plus larges, en ce qu'elle s'est régulièrement interrogée sur la portée de la vente.

1- La vente, créatrice d'une situation juridique objective

Le vendeur/acheteur, pour rejeter les prétentions du transporteur pourrait (semble-t-il) envisager de se prémunir du recours du transporteur en invoquant ses conditions de vente (Com. n° 06-18.308 du 22 janvier 2008) :

« ayant retenu que l'article 20 du marché conclu entre la société RTE/EDF et la société THC stipulait sans ambiguïté que cette dernière était responsable de l'expédition et du transport des marchandises et, notamment du choix du transporteur, et que la société THC apparaissait comme expéditeur sur toutes les lettres de voitures et enfin que les factures avaient été émises à son ordre, la Cour d'appel, qui a ainsi fait ressortir que la société RTE/EDF n'était pas partie au contrat de transport, a légalement justifié la décision par laquelle elle a jugé que cette dernière n'était pas expéditeur au sens de l'art. L132-8 du Code de commerce ».

De même peut être invoqué le contexte global du litige (Com. 13 février 2007, n° 05-18590) :

« Attendu qu'ayant retenu, par une appréciation souveraine de la portée des mentions figurant sur la lettre de voiture comme des autres éléments de fait qui ont été débattus, que si la société Saint-Louis Sucre, auprès de laquelle la société Transports Barcos était venue chercher la marchandise, avait tenu le rôle de "remettant", la société Transports Barcos n'avait cependant pas apporté la preuve de la qualité

d'expéditrice de cette dernière, la cour d'appel en a justement déduit que la société Saint-Louis n'était pas garante du prix du transport »

A nouveau, le contrat de vente (en tout cas un autre contrat que le contrat de transport) vient éclairer le statut du marchand pour lui permettre de rejeter la qualité d'expéditeur/destinataire.

A noter toutefois qu'il semble qu'il faille que corrélativement les documents de transport laissent le marchand hors de cause et ne lui confèrent pas une qualité explicite d'expéditeur *stricto sensu*. A défaut, on peut penser qu'une présomption se recrée au détriment du marchand.

Au-delà des données « objectivées » du dossier, part doit être évidemment faite aux réalités fondamentalement contractuelles du dossier, s'assurer du consentement des parties à ces contrats impliquant alors nécessairement de prendre en compte les perceptions qu'elles avaient des qualités respectives des autres partenaires à l'opération litigieuse.

2- Recherche des liens et apparences perçus par les parties

La jurisprudence précitée (Com. n° 06-18.308 du 22 janvier 2008 ; Com. 13 février 2007, n° 05-18590) se réfère aux conditions du marché, mais aussi aux mentions des documents de transport.

Le document de transport est en effet un indicateur fondamental, soit qu'il crée une apparence d'engagement des parties nominales, soit qu'il matérialise réellement un contrat liant les parties nominalement visées par le document de transport (cela arrive !).

On rappellera ici le très intéressant et désormais classique train d'arrêts de la Cour de cassation (Chambre commerciale) du 22 janvier 2008 dont on ressort une indication répétée dans les mêmes termes :

« Celui qui figurant sur la lettre de voiture en tant que destinataire, reçoit la marchandise et l'accepte sans indiquer agir pour le compte d'un mandant est garant du prix du paiement du prix du transport envers le voiturier » (n° 06-18308, n° 06-11083, n° 06-15957, n° 06-19423)...

Il en va toutefois ainsi même si le transporteur « ne pouvait ignorer » que son donneur d'ordre n'était pas destinataire final de la marchandise et que « le destinataire final des marchandises était une autre société » (n° 06-11083).

Sans doute observe-t-on là une manifestation pour la Cour de cassation de son intention de conserver comme donnée fondamentale le contrat de transport, les autres éléments du dossier étant certes pris en compte, mais avec une pondération moindre. Le contrat est en effet alors non seulement objectif et central, mais encore spécifiquement accepté, à la différence des autres données de la situation, peu important la connaissance manifeste que le contractant pouvait avoir de ces autres données.

Conclusion

Le contrat de vente crée une situation objective, d'autant plus qu'elle concerne le statut de la chose. Le contrat de vente créé également des liens objectifs entre les parties. Il mérite par suite d'être pris en compte, y compris lorsque le contentieux se fixe sur le transport.

Certes, il est vraisemblablement illusoire, de penser, surtout dans des dossiers relativement complexes, que l'on puisse assembler en un système cohérent tous les contrats en cause. De nombreuses imprécisions de langage tendent à troubler les dossiers, le schéma logistique n'est pas fait par ceux qui ont fait le schéma de vente, les contraintes convenues par les uns ne sont pas connues par les autres, etc.

Cependant, la pratique judiciaire du fond tend autant qu'elle le peut, à proposer des constructions les plus respectueuses possibles des diverses perceptions subjectives envisageables d'un dossier tissé... de liens objectifs et de pratiques et faits concrets.

Dans cette opération, la prise en compte du contrat de vente paraît absolument recevable, même si, face à des situations troublées, la boussole du juge, saisi d'un contentieux de transport, le dirigera vers le matériel documentaire du strict dossier transport.

Edward Tierny

Avocat

Docteur en droit