

TABLE DES MATIÈRES

Préface	7
Sommaire	11
Liste des principales abréviations	13
Introduction générale	15

PREMIÈRE PARTIE LE MODÈLE AÉRIEN

TITRE I – L’identification du transporteur de fait en droit aérien	33
Chapitre I – Les mécanismes d’identification du transporteur de fait	37
Section I : Les mécanismes classiques de la sous-traitance en transport aérien	37
§1. L’affrètement proprement dit.....	37
A. La doctrine	42
1. La thèse volontariste	42
2. La thèse anglo-américaine	44
3. La thèse intermédiaire.....	46
B. L’exposé de la jurisprudence classique	47
§2. Les autres types d’affrètements	50
A. La banalisation des aéronefs	51
B. Les accords de pool	53
C. Les cas des intermédiaires de Transport	55
1. Les agences de voyages	56
a) L’agence de voyage : mandataire en amont	56
α) La doctrine.....	56
β) La jurisprudence	57
b) Agence de voyages : transporteur contractuel.....	61
α) Agence de voyages : vendeuse de voyage à forfait.....	62
i) La nouvelle jurisprudence	63
ii) La loi du 13 juillet 1992	66
β) Agence de voyages : propriétaire de moyens de transport.....	69
γ) Agence de voyages : affréteur.....	70
2. Le commissionnaire de transport au sens classique.....	72
a) Commissionnaire de transport aérien : mandataire en amont.....	73
b) Commissionnaire de transport : transporteur contractuel aérien	75
α) La conception française.....	75

β) La conception américaine du commissionnaire de transport.....	77
γ) La conception allemande du commissionnaire de transport.....	79
Section II Les mécanismes modernes de la sous-traitance en transport aérien	82
§1. Le partage de codes ou <i>code-sharing</i>	83
A. Les différentes formes du partage de codes.....	85
B. Les problèmes juridiques soulevés par le partage de codes	89
1. Partage de codes par correspondance	89
2. Partage de codes sans correspondance.....	90
C. La réglementation relative au partage de codes.....	90
1. La législation américaine	91
2. La réglementation Européenne relative au partage de codes..	91
§2. La franchise	93
Conclusion du chapitre I	103
Chapitre II – L’identification positive du transporteur de fait dans la convention de montréal de 1999 et dans le droit communautaire	105
Section I : La distinction entre le transporteur contractuel et le transporteur de fait dans la Convention de Montréal de 1999	106
§1. Le transporteur contractuel.....	106
§2. Le transporteur de fait : une définition positive dans la Convention de Montréal de 1999	108
A. Transporteur de fait et « situation de fait ».....	109
B. Transporteur de fait et transporteur successif.....	110
C. Transporteur de fait et préposé	112
D. Transporteur de fait et agent de Handling	113
E. Transporteur de fait et le fabricant d’avion	115
§3. La place du transporteur de fait dans les relations triangulaires ...	116
A. Les relations entre le transporteur contractuel et les usagers du transport.....	117
B. Les relations entre le transporteur de fait et les usagers du transport.....	118
1. Transporteur de fait : tiers au contrat de transport.....	118
a) Le principe de la relativité des conventions	118
b) L’absence d’un contrat de transport entre le transporteur de fait et les usagers	119
2. Transporteur de fait : partie au contrat de transport.....	119
a) Remise d’un titre de transport : création d’un lien contractuel.....	119
b) La théorie de la force de production.....	121
c) La doctrine actuelle et l’élargissement des parties au contrat.....	122
d) La théorie de l’endossement	124
C. Les rapports entre le transporteur de fait et le transporteur contractuel	126

1. Le contrat de sous-mandat	127
2. Le contrat d'affrètement : lien entre les deux transporteurs.....	128
a) L'affrètement-transport	129
b) L'affrètement-location.....	130
Section II : Le transporteur fait dans le droit Communautaire.....	131
§1. Le règlement communautaire CE n° 2027/97 relatif au transport aérien	131
§2. Le transporteur de fait dans les autres dispositions suivant le règlement de 1997	132
Conclusion du chapitre II.....	135
TITRE II – Le régime juridique du transporteur de fait dans la Convention de Montréal : la consécration d'une responsabilité solidaire entre le transporteur contractuel et le transporteur de fait	137
Chapitre I – La responsabilité solidaire de la Convention de Montréal : une responsabilité solidaire limitée	143
Section I : Les limites de la réparation.....	143
Section II : Les accords spéciaux du transporteur contractuel	144
Section III : Le caractère intentionnel ou inexcusable des fautes	145
Section IV : Les ordres ou protestations	146
Conclusion du chapitre I	146
Chapitre II – L'explication de la responsabilité civile et par les mécanismes civilistes et par le code des transports.....	147
Section I : Tentative d'explication de la responsabilité solidaire par certains mécanismes civilistes.....	147
§1. Les différents mécanismes civilistes proposés.....	147
A. La stipulation pour autrui.....	147
B. La théorie de préposition	149
C. La théorie des groupes de contrats.....	150
§2. L'apport du Code des transports	152
A. L'article L. 6131-4 du Code des transports	153
B. L'article L. 6412-6 du Code des transports	154
§3. Les conditions d'une responsabilité solidaire	156
A. La solidarité parfaite	156
B. La solidarité imparfaite.....	158
Section II : Le fondement légal de la responsabilité du transporteur de fait en droit commun.....	159
§1. Responsabilité pour faute	160
§2. Responsabilité du transporteur de fait en qualité de gardien.....	162
§3. Responsabilité du transporteur de fait en qualité d'exploitant.....	163
§4. La procédure et la prescription	164
A. La procédure	164
B. La prescription	167
Conclusion du chapitre II.....	168
Conclusion de la première partie	169

**SECONDE PARTIE
LES DÉCLINAISONS DU MODÈLE AÉRIEN
DANS LES AUTRES MODES DE TRANSPORT**

TITRE I – Les déclinaisons juridiques directes du modèle aérien dans le transport maritime, fluvial et ferroviaire en matière de sous-traitance	175
Chapitre I – Les mécanismes de substitution en transport maritime, fluvial et ferroviaire	177
Section I : Les différents mécanismes de substitution en transport maritime de marchandises	177
§1. Les différents types d'affrètements en droit maritime	178
A. L'affrètement au voyage : identification du transporteur contractuel et du transporteur de fait	180
B. L'affrètement à temps : identification du transporteur contractuel et du transporteur substitué	183
C. L'affrètement d'espaces.....	189
1. Affréteur d'espaces : transporteur sous-traiteur.....	190
2. Hypothèse Affréteur d'espaces : commissionnaire de transport	193
§2. Le transport maritime sous connaissance	196
A. Le connaissance direct et les transports maritimes successifs	196
B. Le connaissance et le transport multimodal ou combiné	198
C. Le transbordement	203
1. Le transbordement prévu par la loi	205
2. Le transbordement prévu par une clause	205
Section II : Les mécanismes de sous-traitance en transport fluvial et ferroviaire	207
§1. Les mécanismes de sous-traitance en transport fluvial	208
A. Le contrat au voyages	208
B. Le contrat au tonnage.....	209
C. Le contrat à temps.....	210
§2. Les mécanismes actuels de la sous-traitance en transport ferroviaire	211
A. Les fiches UIC pour le TC.....	214
B. Les corridors de fret.....	215
C. Le contrat de ferroutage.....	216
Conclusion du chapitre I	219
Chapitre II – Les déclinaisons directes du régime juridique aérien dans le transport maritime, fluvial et ferroviaire	221
Section I : Les déclinaisons du régime juridique du modèle aérien dans le transport de marchandises des autres modes de transport ...	221
§1. La Convention de Hambourg de 1978 sur le transport de marchandises	221
A. L'article 10 de la Convention de Hambourg de 1978.....	222
1. Le transporteur contractuel maritime.....	224
2. Le transporteur substitué maritime	225

3. Les règles particulières de l'article 10	227
B. Les justifications des actions contractuelles contre le transporteur substitué maritime	229
1. L'action du chargeur réel contre le transporteur substitué ...	229
2. L'action du destinataire réel	232
a) La thèse affirmative	232
b) La thèse infirmative découlant de la jurisprudence communautaire	234
C. L'action du transporteur substitué maritime	236
§2. Pour les Règles de Rotterdam du 23 septembre 2009	238
§3. Le COGSA américain de 1996	243
§4. La Convention de Budapest de 2000 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure	244
A. La définition du transporteur substitué en transport fluvial	245
B. La responsabilité du transporteur substitué dans la CMNI	245
§5. L'appendice B de la COTIF de 1999	246
Section II : Les déclinaisons juridiques du modèle aérien dans le transport de passagers	247
§1. La Convention d'Athènes de 1974	247
§2. L'appendice A de la COTIF de 1999	249
§3. Le règlement du Conseil européen relatif aux droits et aux obligations des voyageurs ferroviaires internationaux	250
Conclusion du chapitre II	252
TITRE II – Les déclinaisons juridiques partielles du modèle aérien dans le transport routier	253
Chapitre I – L'absence de distinction entre le transporteur contractuel et le transporteur substitué en transport routier	255
Section I : La contractualisation des rapports au niveau interne : l'article 132-8 du Code de commerce	255
§1. Les domaines d'application de l'article 132-8 du Code de commerce	257
§2. Le fondement de l'action de l'expéditeur, du commissionnaire et du destinataire contre le voiturier	260
A. Le droit d'action de l'expéditeur contre le voiturier	260
B. L'action du commissionnaire de transport contre le transporteur substitué	261
1. L'action récursoire ou la stratégie défensive	261
2. L'action principale du commissionnaire ou la stratégie offensive	262
C. Le droit d'action du destinataire contre le voiturier	264
1. L'adhésion immédiate du destinataire au contrat de transport	264
2. L'inopposabilité au destinataire des stipulations du contrat de transport	266
Section II : La CMR : allusion partielle à la sous-traitance	268
§1. L'arrêt <i>Skandia</i> : le principe de la responsabilité solidaire	269
§2. L'arrêt <i>Harrison</i> : l'exception à la solidarité collective	273

Conclusion du chapitre I	274
Chapitre II – La spécificité de l’action directe en paiement du transporteur substitué dans le transport routier : une originalité par rapport aux autres modes de transport	275
Section I : Les actions en paiement du transporteur routier	276
§1. L’action directe en paiement du transporteur substitué : une action issue de l’article 132-8 du Code de commerce	276
§2. L’action directe du transporteur substitué en paiement issue de la loi de 1975	280
§3. L’action directe en paiement issue de l’article 1994 al. 2 du Code civil	281
A. L’action directe de l’article 1994-2 du Code civil	282
B. Les oppositions à l’action directe de l’article 1994-2 du Code civil	284
1. Les thèses contestant l’action directe de l’article 1994	284
2. La réticence de certaines juridictions	285
Section II : Vers la limite de l’action directe du transporteur substitué routier	287
§1. La soumission de la sous-traitance au consentement du donneur d’ordre	288
§2. La connaissance de l’interdiction : justification du refus de l’action directe	291
Section III : L’action directe en paiement : son application au transport international	295
§1. L’autonomie de la volonté	295
§2. Rattachement à la loi du pays ayant les liens les plus étroits	297
A. L’arrêt 2002 : un arrêt d’ébauche	297
B. La Convention de Rome : fondement de l’action directe en paiement au niveau international	298
C. L’article 5 du Règlement Rome I	302
§3. L’article 132-8 du Code de commerce : une loi de police	303
Conclusion du chapitre II	306
Conclusion générale	307
Bibliographie	311
Annexes	341
Index alphabétique	399
Table des matières	405