



08/07/2025



Aspects Opérationnels du Contrat de Transport

Stéphane E.YAO
ARSTM

ASPECTS OPERATIONNELS DU CONTRAT DE TRANSPORT

Introduction :

Le troisième millénaire se caractérise presque chaque jour par des opérations de transport de personnes ou de marchandises, c'est-à-dire que le transport constitue de nos jours une condition fondamentale pour ne pas dire indispensable dans les rapports de commerce, mais ce transport est aussi réglementé par des clauses ou le contrat de transport. Ce contrat qui peut être définie comme étant le consentement réciproque entre deux personnes qui s'engagent à faire une opération soit de vente ou de transport etc. Le transport nous intéressera plus dans ce cadre surtout qu'elle est l'opération par laquelle une personne ou une marchandise est transportée d'un point à un autre ou d'un pays à un autre par un vecteur de transport moyennant une contrepartie.

Le contrat de transport peut être défini comme <<La convention par laquelle une partie nommée transporteur s'engage à faire parvenir des personnes ou des biens à un lieu déterminé tout en garantissant leur sécurité tout en respectant les termes de la convention>>.

L'intitulé de notre cours portera sur les aspects opérationnels du contrat de transport. Ce module estimé riche n'est pas sans intérêt.

En effet, si la théorie permet de distinguer les conditions de formation et les typologies de contrat sur un plan concret, la pratique ira complètement aux antipodes puisqu'elle insiste manifestement sur la mise en application des clauses car le transport de marchandises à l'internationale constitue le point clé qui a permis la prospérité du système commercial international tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Donc la pertinence de ce module nous ramène à un certain nombre de questions qui seront au centre voire au cœur du développement de ce sujet à savoir :

- Quelle est la définition de concepts, les typologies et la formation de contrat de transport ?
- Et une fois formé, quels sont les effets relatifs aux aspects opérationnels et juridiques de ce genre de contrat ?

La réussite d'un tel questionnement oblige la répartition du sujet en deux volets dont la présentation générale dans la première partie(I) et les aspects opérationnels du contrat et le régime juridique quant à eux feront l'objet de la seconde partie (II).

PARTIE I PRESENTATION GENERALE DU CONTRAT DE TRANSPORT

Chapitre 1 : DEFINITION DE CONCEPTS

A. Définition et notion de contrat

1. L'origine du droit en transport

Le droit du transport est la partie du droit qui s'applique aux transporteurs (comme les compagnies aériennes, les autocaristes, les transporteurs routiers, les sociétés de chemin de fer ou encore les compagnies de navigation), aux clients et utilisateurs de ces moyens de transport, ainsi qu'aux intermédiaires, tels que commissionnaires de transport, voyagistes, et revendeurs de billets.

Le droit du transport se divise en plusieurs catégories selon :

- ✓ selon qu'il s'agit de transport de voyageurs ou de marchandises ;
- ✓ selon le mode de transport considéré ; ainsi il existe le droit maritime, le droit aérien, le droit du tourisme, le droit du transport terrestre et le droit du transport multimodal ;
- ✓ selon qu'il s'agit de transport national (ou intérieur), soumis à la législation du pays considéré, ou de transport international, régi par des conventions internationales, telles que la convention de Varsovie pour le transport aérien, la convention CMR ou la convention TIR pour le transport routier, ou la convention de Berne pour le transport ferroviaire.

Le droit du transport s'appuie principalement sur le contrat de transport et n'est applicable dans la majeure partie des cas qu'à la condition qu'un tel contrat existe.

En règle générale, le transporteur est soumis à une obligation de résultat : acheminer à bon port les marchandises en bon état et les voyageurs sains et saufs, dans les délais convenus. Il ne peut se libérer de cette obligation que dans le cas de force majeure, mais il peut parfois limiter sa responsabilité par convention.

2. Le contrat de transport

Un contrat peut être civil ou commercial, ou mixte. Mais le contrat de transport est considéré comme commercial.

Le contrat de transport est une convention conclue entre deux personnes, l'une qui veut faire déplacer des marchandises ou voyager elle-même, et l'autre qui se charge d'exécuter ce déplacement, selon un mode de transport déterminé et un délai fixé par la convention ou par l'usager comme les contrats civils, les contrats commerciaux obéissent aux règles générales de formation de contrat qui sont :

Règles générales de formation de contrat :

- La capacité des parties : avoir 18 ans sauf si mineur émancipé. Mais certains types de transport de personnes ne requièrent pas d'âge minimum du voyageur ;
- Le consentement : Implique que la personne doit être capable de donner son accord. L'acte de consentir c'est pouvoir comprendre, être autonome et être libre dans sa décision. La personne doit avoir 18 ans (âge légal), ne pas être endormie ou inconsciente, ne pas être alcoolisée ou droguée ;
- L'objet : l'objet sur laquelle les parties concluent un accord doit être licite.
- La cause : c'est la raison pour laquelle les parties concluent un accord, elle doit être licite.

Preuve du contrat de transport :

En matière commerciale, le principe de la liberté de preuve s'applique donc il n'est pas exigé de rédiger un écrit pour prouver un contrat. Un contrat de transport de personnes n'exige pas d'écrit, mais par contre le transport de marchandises se prouve par écrit soit par lettre de voiture, soit par récépissé, soit par bill-of-landing.

B. Les différents types du contrat de transport

Précédemment conclu sur la parole donnée, le contrat de transport devient de nos jours le pivot des différentes expéditions et repose principalement sur une législation écrite tant nationale qu'internationale, en fonction des différents modes de transport. L'élément clé " déplacement ou acheminement " au cœur du contrat de transport permet de le distinguer explicitement des autres contrats.

Il est important de noter que différents types de contrats de transport régissent le transport à savoir :

- ✓ Transport de personnes, dans le cadre du droit à la consommation ;
- ✓ Transport de marchandises, dans le cadre du droit au profit.

1. les différents types du contrat de transport

Le transport de personnes :

- ✓ Le passager désigne le client ;
- ✓ Le transporteur a pour obligation principale de transporter et comme obligations accessoires d'apporter sécurité et ponctualité.

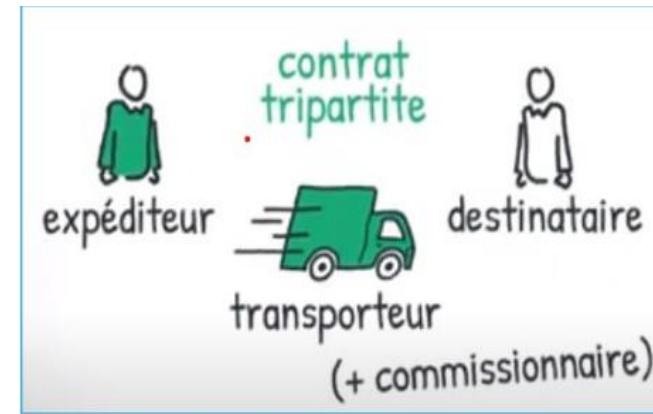
Le transport de marchandises :

Le contrat de transport de marchandises est un contrat dit tripartite. En effet, il met en relation trois acteurs : L'expéditeur ; Le transporteur et Le destinataire.

N.B : Dans le cadre de notre étude, nous nous intéresserons particulièrement au transport de marchandises.



Transport passager



Transport de marchandises

Dans le cas d'un contrat de transport de marchandises, il est important de noter que l'ensemble des parties sont garantes vis-à-vis du paiement du prix du transport (**Moyennant une contrepartie financière**).

Les mentions importantes d'un contrat de transport sont les suivants :

- Le domaine d'application ;
- Les informations qui doivent être transmises aux fournisseurs ;
- La manutention des marchandises ;
- Les durées de disponibilités des véhicules de transport pour la manutention ;
- La durée de l'acheminement ;
- La livraison ;
- Le paiement du transporteur et des prestataires ;
- Les modalités des paiements ;
- Les indemnités en cas de problème.

C. les conditions de formation du contrat de transport

1. Caractère du contrat de transport

✓ Le contrat du transport :

- Doit être un contrat consensuel pour un ou des envois spécifique (s) ;
- Met en relation les 3 parties (l'expéditeur, le transporteur et le destinataire).

✓ Le transporteur a une obligation de résultat (il a une obligation de garantie de transport au regard des envois).

Il faut noter que cette garantie de transport ne commence qu'au moment de la prise en charge de ou des envois (marchandises).

2. La formation du contrat de transport

a. Le contrat se forme par le consentement des parties.

Le contrat de transport est un contrat consensuel : qui se forme donc par le simple échange de consentement des parties sans besoin de formalité administrative ; parfois le contrat de transport est un contrat de gré à gré car les conditions sont librement débattues par les parties contractantes (comme le cas des taxis villes) mais aussi parfois un contrat d'adhésion si le transporteur fixe notamment le prix de transport, et le passager ne peut plus en débattre (comme le cas des billets d'avions).

La volonté des parties à s'engager dans le contrat engendre une obligation réciproque qui trouve son fondement du fait que le contrat de transport est un contrat synallagmatique, commutatif à titre onéreux ce qui veut dire que l'on connaît dès le départ la valeur exacte de l'objet du contrat.

b. Le déplacement est l'objet de tout contrat de transport.

Les différents éléments du déplacement permettent de distinguer le contrat de transport de conventions voisines. Ces éléments sont importants et précisent la prestation promise par le transporteur et attendue par le cocontractant.

Cette détermination suppose la stipulation d'un lieu de départ et d'un lieu de destination. Le lieu le plus important est le lieu de prise en charge, il doit être fixé avec précision car il déclenchera le transport. D'ailleurs, en droit international, à défaut de choix s'appliquera la loi de remise au premier transporteur le lieu de prise en charge.

c. Le déplacement effectué par un professionnel

On ne parle de contrat de transport que si le déplacement est effectué par un transporteur professionnel. Dès lors, le déplacement de marchandises à titre gratuit ne relève pas du contrat de transport. Le transporteur est donc une personne physique ou morale qui s'oblige à acheminer un bien ou une personne. Il est l'exploitant juridique du moyen de transport et se distingue ainsi du propriétaire, du conducteur ou de l'apprenti. Tout contrat de transport suppose que le déplacement du passager ou de la marchandise soit effectué par un voiturier professionnel.

d. La maîtrise de l'opération par le transporteur.

Le transporteur est un entrepreneur indépendant et à ce titre, il assure la gestion technique et commerciale de l'opération. Le transporteur est entièrement libre techniquement et commercialement, il a l'entièvre maîtrise du déplacement promis à son client. Il utilise les moyens à sa convenance, seule important l'arrivée à destination dans les délais impartis.

Le fondement du critère : le contrat de transport est une opération triangulaire, le contrat étant formé entre l'expéditeur ou le chargeur, le transporteur et le destinataire

Il est important de noter que toute fausse déclaration peut entraîner la nullité du contrat.

3. La sanction des conditions de formation du contrat (pas cumulative)

Les différentes sanctions de l'inexécution du contrat sont, tout d'abord, énoncées à l'article 1217 du Code civil. Il stipule que la partie envers laquelle l'engagement n'a pas été exécuté, ou l'a été imparfaitement, peut :

- ✓ Refuser d'exécuter ou suspendre l'exécution de sa propre obligation ;
- ✓ Poursuivre l'exécution forcée en nature de l'obligation ;
- ✓ Obtenir une réduction du prix ;
- ✓ Provoquer la résolution du contrat ;
- ✓ Demander réparation des conséquences de l'inexécution.

Les sanctions qui ne sont pas incompatibles peuvent être cumulées ; des dommages et intérêts peuvent toujours s'y ajouter.

La preuve et sanction du contrat de transport

Comment apporter la preuve d'un contrat de transport ?

Les parties peuvent conclure le contrat par écrit ou verbalement. Lorsqu'il est conclu verbalement, l'absence de support textuel ne prive pas le contrat de ses effets. Quoiqu'un contrat verbal reste tout de même difficile à prouver. Toutefois, l'administration de la preuve obéit aux règles de droit commun. La preuve du contrat pourra être apportée différemment selon que le contrat de transport est commercial ou mixte. La preuve du contrat de transport commercial peut être apportée par témoignage ou par présomption (Cass. 18 juillet 1956). Généralement, la preuve se fait par production de documents de transport confirmant l'accord de volontés entre le donneur d'ordre et le transporteur. Le juge n'exige pas que ledit document soit en un double exemplaire, il peut d'ailleurs être complété par des témoignages ou présomptions de fait.

L'existence du contrat de transport mixte est apportée selon le principe de la distributivité. Cela signifie que le cocontractant civil sera soumis au régime de la preuve de droit commun, tandis que le commerçant sera soumis au régime de la preuve de droit commercial. L'avantage est très souvent du côté du contact civil ; le régime de droit commun étant plus souple que celui du droit commercial.

Quelle est la sanction pour un vice dans le contrat de transport ?

La nullité du contrat est la sanction qui frappe habituellement le vice dans la formation du contrat. Mais appliquée au contrat de transport, cela semble inadapté, du fait des difficultés de remise en état. Le juge choisit plus souvent les dommages et intérêts et la réduction du prix.

En matière de contrat de transport, il est rarement invoqué les vices de consentement. De même que l'erreur sur la qualité de propriétaire de la marchandise en la personne de l'expéditeur ne vicie pas le contrat, dans la mesure où la qualité de l'expéditeur n'a pas d'influence sur la validité du contrat de transport (Cass. 6 février 1922). Par contre, l'erreur sur la nature de la marchandise peut être constitutive d'erreur sur la substance.

La Cour de cassation a estimé en 1998 que ne pas signaler le caractère dangereux des objets à transporter est constitutif de cause de nullité dans un contrat de transport ferroviaire.

Bon à savoir, les contractants (débiteur et créancier) doivent s'abstenir de toutes clauses abusives dans le contenu du contrat de transport. Une clause abusive est une stipulation contractuelle qui fait peser l'un des contractants une charge démesurée sans juste contrepartie à l'autre contractant, ou alors qui accorde un avantage exorbitant à l'une des parties sans juste contrepartie à l'autre.

Le contrat doit mentionner en outre, sa durée déterminée, la clause de résiliation en cas d'inexécution des obligations contractuelles, le cas de force majeure et la clause de rétractation.

NB : La nullité peut être prononcée par le juge si le contrat fait l'objet d'un vice du consentement (erreur, violence, violence) ou si le contrat ne respecte pas l'une des 3 conditions posées à l'article 1128. du Code civil (consentement, capacité et contenu licite et certain).

D. L'exécution du contrat de transport

1. Les obligations du transporteur

a. L'acheminement de la marchandise et ses phases :

- La prise en charge de la marchandise (la présentation et la remise de l'envoi au transporteur qui l'accepte) ;
- Le transport de la marchandise à destination et en bon état ;
- La livraison de la marchandise.

Pour qu'il y ait livraison, il faut les 3 conditions suivantes :

- Une acceptation de la marchandise par le destinataire ;
- Une vérification de la marchandise par le réceptionnaire ;
- La prise de possession matérielle de la marchandise par le destinataire ou son ayant-droit.

N.B : Bien percevoir la nuance entre une livraison juridique (lieu convenu) et une remise effective (déchargement effectué), ainsi que tenir compte des empêchements à la livraison.

b. Le paiement du fret :

Dans le domaine des transports, **le fret** fait référence aux marchandises transportées par voie terrestre, maritime ou aérienne, tandis que le fret fait spécifiquement référence au fret transporté par voie maritime ou aérienne. En économie, le fret fait référence aux marchandises transportées à un tarif de fret à des fins commerciales.

Le **paiement du fret** en transport (**taux de fret**) se définit par l'ensemble des étapes et des moyens qui encadrent le transport de marchandises. Par exemple, la logistique déployée, l'acheminement ou les moyens pour y parvenir jusqu'à la destination de livraison.

De ce côté, voici les obligations qui en découlent :

- ✓ C'est une obligation pesant sur le client du transporteur ;
- ✓ Les incidents de transport et de paiement du fret :
 - La non – exécution d'une obligation par l'une des parties permet à l'autre de ne pas s'exécuter (surtout au stade du paiement) ;
 - Des surcoûts dus à des modifications d'itinéraire.

c. Les principales obligations du transporteur :

Le transporteur est débiteur d'une obligation de résultat dont il peut s'exonérer par la force majeure, la faute de l'expéditeur et du destinataire, le vice propre de la chose, ou encore la freinte de route (perte partielle). Les clauses de non-responsabilité sont interdites. Par définition, les clauses de non-responsabilité sont des clauses limitatives de responsabilité. Elles permettent à une entité de se déresponsabiliser de certaines obligations contractuelles. Concrètement, lors de la signature d'un contrat, il peut arriver que l'une des parties ne remplisse pas une ou plusieurs de ses obligations.

Voici les obligations qui en découlent :

- ✓ Remise de la marchandise au destinataire (déchargé ou non) ;
- ✓ Présentation des documents.

2. Les droits et obligations du chargeur (expéditeur) et du destinataire

a. Les droits et obligations du chargeur

Quelles sont les **obligations** du chargeur dans le cadre d'un transport de marchandises ? Avant tout, le chargeur doit s'assurer que la marchandise est prête à être transportée sans aucun risque. En cas de souci sur le trajet lié à un mauvais conditionnement, c'est lui qui devient responsable.

En toute logique, le chargeur bénéficie aussi d'un certain nombre de droits dans le cadre d'une collaboration avec un **transporteur professionnel**. En effet, ce dernier est associé à une **obligation de résultat** : il doit mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour remplir le cahier des charges de son client (respect des délais, manipulation de la marchandise, etc.).

Le chargeur a également le droit de connaître l'avancement de son expédition. Il peut le faire avec des outils comme [Goëvia Online](#) qui intègrent le Track & Trace, mais il peut aussi contacter le service client de son transporteur. Celui-ci doit être en mesure de lui délivrer les informations dont il a besoin, en toute transparence.

Le chargeur a le droit de souscrire à une assurance Ad Valorem (conseillé) ! Ainsi, en cas d'incident pendant le transport, le chargement ou le déchargement, il peut être indemnisé des pertes liées aux dommages sur la marchandise.

b. Les droits et obligations du destinataire

Le destinataire a le droit de vérifier la cargaison avant de prendre livraison. Selon les cas, il refuse la marchandise, l'accepte ou assortit son acceptation de réserves. La livraison, qui est une opération matérielle, est complétée par l'acte juridique de la réception.

A cet effet, les droits et les obligations du destinataire seront sanctionnés par :

- ✓ Emission de réserves (pour pouvoir exercer des actions récursoires contre le transporteur, en cas d'avaries ou de manquants) ;
- ✓ Eventuellement, exercer des actions contre l'expéditeur ;
- ✓ Déchargement de la marchandise (selon les dispositions du contrat, exemple référence à l'Incoterm choisi).

PARTIE II FONDAMENTAUX DU CONTRAT DE TRANSPORT

Chapitre 2 : ASPECTS OPERATIONNELS DU CONTRAT DE TRANSPORT ET REGIME JURIDIQUE

A. Le contrat de transport maritime

Dans le droit maritime, le contrat en transport maritime se caractérise par une convention stipulant l'engagement d'un transporteur professionnel sur l'expédition de marchandises d'un point A vers un point B. Il est instauré moyennant le paiement d'une somme fixée appelée fret (**taux de fret**).

Le contrat ci répond spécifiquement à deux (02) types de contrats à savoir:

- ✓ Un contrat de **transport sous connaissement (B/L)**, entre un chargeur et un transporteur maritime ;
- ✓ Un contrat **d'affrètement sous charte-partie** par lequel les contractants conviennent librement de la location d'un navire pour une période de temps ou un certain nombre de voyages déterminés.

Nous allons détailler chaque type de contrat afin de faciliter la compréhension de tous.

1. Un contrat de transport (sous B/L) :

Les parties en présence dans ce contrat de transport : le chargeur et le transporteur.

- Le chargeur représente la marchandise, il peut être :
 - L'expéditeur réel ;
 - Un mandataire (transitaire) ou un commissionnaire de transport ;
 - Le destinataire ou son représentant.
- Le transporteur (propriétaire ou affréteur) ou son agent ;

Les obligations des parties au contrat de transport : Consistent essentiellement à assurer le déplacement des marchandises dans le délai prévu lors de la conclusion du contrat, aussi il devra livrer des marchandises conformes, c'est-à-dire que les marchandises ne doivent pas être détériorées entre le moment du chargement et du déchargement. A cet effet, chaque partie se doit respectivement:

Le chargeur doit	Le transporteur doit
Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise.	<ul style="list-style-type: none">▪ Mettre son navire en état de navigabilité (nautique et commerciale)▪ Prendre en charge les marchandises (distinguer les différents moments de prise en charge)▪ Charger et arrimer la marchandise avec le soin nécessaire.
Emballer de manière appropriée la marchandise.	<ul style="list-style-type: none">▪ Emettre le connaissement à la demande du chargeur (après vérification des mentions portées).▪ Transporter et garder la marchandise de façon appropriée et soigneuse▪ Décharger la marchandise.
Etiqueter et marquer les colis.	<ul style="list-style-type: none">▪ La livrer entre les mains du porteur du B/L original ou de son représentant.

La responsabilité du transporteur : Convention de Bruxelles (Règles de la Haye) de 1924, Règles de Hambourg de 1992.

Convention de Bruxelles	Règles de Hambourg
Avarie ou perte de la marchandise	Avarie ou perte de la marchandise
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Présomption de responsabilité en l'absence de réserves sur le B/L 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Présomption de responsabilité en l'absence de réserves ▪ Présomption de faute ou de négligence
Causes d'exonération de la responsabilité	Causes d'exonération de la responsabilité
Innavigabilité du navire, faute nautique, vices cachés de la marchandise, fait non imputable au transporteur, faute du chargeur).	Incendie, transports d'animaux vivants, sauvetage en mer.
Retard	Retard
Responsabilité retenue si un délai a été convenu.	Responsabilité retenue en cas de dépassement du délai convenu ou d'un délai raisonnable.

- Les règles de Rotterdam de 2009 devraient, à terme, remplacer les précédentes conventions. Ces règles parlent de transport multimodal ayant une phase maritime ainsi que de titre de transport électronique.
- Limites de responsabilité du transporteur
 - En cas de sinistre transport, remboursement à hauteur de 667 à 875 DTS* par colis ou 2 à 3 DTS/kg selon la convention.
 - Possibilité de lever les limites en cas de faute lourde ou dol du transporteur (Hambourg). N.B : 1 DTS = 1,40 Usd ou 1,24 Euro...

Il faut noter que pour préserver ses recours, il faut :

- ❖ Dommages apparents =) réserves écrites au moment de la livraison ;
 - ❖ Dommages non apparents =) Réserves écrites par lettre recommandée dans les 3 jours de la livraison.
- ✓ Les documents de transport:
- Le connaissement maritime (preuve de la prise en charge, preuve du contrat de transport et titre représentatif de la marchandise) ;
 - Les documents de transport combiné :
 - Le CTBL (Combined Transport B/L ou B/L de transport combiné) ;
 - Le Through B/L ou B/L direct (Couvre un pré ou postacheminement) ;
 - Le B/L FIATA (Emis par un commissionnaire de transport) ;
 - Les documents émis par les NVOCC ;
 - Express Bill of Lading ou seawaybill.

2. Le contrat d'affrètement :

Les contrats d'affrètement sont conclus en général par l'entremise de courtiers spécialisés.

Un **contrat d'affrètement** (*contact of affreightment* en anglais) est conclu entre le fréteur et l'affréteur et a pour objet la mise à disposition d'un navire pendant un temps défini ou un trajet donné en contrepartie d'un paiement, le fret. Ce terme peut également être employé pour les affrètements aériens (*chartering contract* ou *wet lease contract* en anglais).

Le contrat d'affrètement met en relation 2 parties :

- **Le fréteur** : la partie qui loue le navire. C'est l'armateur (représenté par un courtier de fret ou un agent maritime), ou un affréteur précédent (disponent owner) =) sous-affrètement ;

- **L'affréteur** : c'est le locataire du navire ;
- Les types de contrat d'affrètement :
 - **L'affrètement au voyage** : un navire pour une cargaison déterminée ; un voyage déterminé et un délai déterminé. La gestion du navire reste de la responsabilité du fréteur ;
 - **L'affrètement à temps** : pour un laps de temps déterminé. L'affréteur gère la cargaison et les escales, le fréteur conserve la responsabilité de l'équipage; l'assurance et l'entretien du navire ;
 - **L'affrètement coque-nue** : l'affréteur arme et gère complètement le navire pendant une durée déterminée.
- **Les documents**:
 - La charte-partie (Charter-party) (modèle établis par des organismes professionnels) ;
 - Les connaissances : émis dans le cadre de contrats au voyage. Ici, c'est la reconnaissance par le capitaine de la prise en charge des marchandises (B/L to be used with charter-party).

→ **Remarque** : Si un connaissance est émis par le fréteur, ce document ne modifie en rien les rapports fréteur-affréteur, mais il transforme en cas d'endossement le fréteur en transporteur vis-à-vis des porteurs, avec toutes les obligations en découlant.

- **Le prix de l'affrètement**:
 - Le fret de base : se négocie librement. Il ne couvre jamais le chargement et le déchargement réalisés aux frais et risques de l'affréteur ;
 - ❖ Affrètement au voyage : le fret est soit au forfait (qui est toujours dû = deadfreight), soit à la quantité (tonnage) ;
 - ❖ Affrètement à temps ou coque-nue : le fret se calcule à la durée.
- **Les surestarries** : payées par l'affréteur en cas de dépassement des starries (jours de planche = laydays). Certains contrats prévoient des primes de célérité (despatch-money).

B. Le contrat de transport aérien

Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une lettre de transport aérien ou un récépissé. Ce titre contient, outre les énonciations prévues par l'article L. 132-9 du code de commerce, l'indication que le transport est effectué par aéronef.

✓ Les intermédiaires du fret aérien :

Les sociétés de manutention (handling) qui offrent une assistance technique auprès de :

- ⊕ Des agents de fret (intermédiaire entre le chargeur et le transporteur) ;
- ⊕ Des compagnies aériennes.

✓ Les documents de transport :

- ⊕ Les instructions de l'expéditeur (comme les déclarations d'expédition fournies par les compagnies) ;
- ⊕ La LTA.

✓ Les différents cas export :

- ⊕ La messagerie (un seul expéditeur ou un seul destinataire) ;
- ⊕ Le groupage (Master Air Way Bill émis par la compagnie aérienne pour l'ensemble des lots remis par un groupeur. Chaque chargeur recevant un extrait : une LTA de groupage House Air Way Bill).

Responsabilité du transporteur :

Le transporteur aérien est responsable à partir du moment où les marchandises sont sous sa garde à l'aéroport de chargement jusqu'au moment où il en effectue la livraison à l'aéroport de déchargement ; il ne serait donc pas responsable au cas où la prise en charge ou la livraison des marchandises s'effectuerait en dehors des deux lieux cités ci-dessus. Les responsabilités du transporteur sont les suivantes :

- Présomption de responsabilité de toute perte, avarie ou retard ;
- Exonération de responsabilité en cas de force majeure ou de faute de la partie lésée ;
- Les indemnisations sont limitées à hauteur de 19 DTS/kg* maxi. Au-delà si déclaration de valeur ou intérêt spécial à la livraison.

Il pourrait arriver certaines situations conduisant à :

Avarie ou perte partielle : réserves contresignées par le transporteur sur la LTA et lettre recommandée dans les 14 jours de la réception.

→ **Retard** : protestation écrite dans les 21 jours de la mise à disposition de la marchandise.

C. Le contrat de transport terrestre

Le contrat de transport est "le contrat par lequel un voiturier de profession promet le déplacement d'une marchandise déterminée sur une relation définie moyennant le paiement d'une somme d'argent appelée fret" (Cass. com. 22 janvier 2002, BTL 2002.110).

Il se dégage de cette définition trois critères cumulatifs :

- Un déplacement déterminé : il doit être l'objet principal du contrat (distinction avec le contrat de dépôt; de déménagement);
- La maîtrise du déplacement par le voiturier : c'est-à-dire une prise en charge du déplacement avec maîtrise commerciale et technique de l'opération (distinction avec le contrat de location) ;
- Le caractère professionnel du contrat de transport. Ce dernier critère sous-entend que le contrat de transport est nécessairement à titre onéreux (sauf exceptions). Le fait de qualifier une prestation de contrat de transport revêt une réelle importance puisque cela va entraîner l'application de règles particulières à ce régime.

D. Régime Juridique

1. Le contrat de transport routier national (le transport intérieur) :

Régime du code civil français (concerne tous les contrats) et deux chapitres particuliers du code de commerce spécifiques au transport et à la commission de transport. Les obligations de chacune des parties sont quant à elles prévues dans des contrats types (publiés par décrets et supplétifs de la volonté des parties).

Les principales caractéristiques du contrat de transport reposent sur les textes suivants :

- Les codes nationaux en matière de transport routier ;
- Le CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par la route) à l'international ;
- Les décrets ;
- Les contrats-types spécifiques ;
- Les contrats de sous-traitance ;
- Les contrats type " Location avec conducteur" ;
- Les contrats de commission de transport.

Il faut alors maîtriser :

- Le cabotage (légal et illégal) ;
- Le coût de revient d'une prestation de transport routier.

2. Le contrat de transport routier international :

Les documents utilisés dans le contrat de transport routier international sont :

- La lettre de voiture internationale, communément appelée : CMR, normalement remplie par le chargeur, fréquemment remplie par le transporteur ;
- La CMR atteste de la prise en charge des marchandises par le transporteur en vue de son expédition vers le lieu convenu ;
- Emise sous forme non négociable ;
- La CMR doit être signée par les 3 parties : expéditeur, transporteur, destinataire.

Responsabilité du transporteur :

- ❖ Présomption de responsabilité en cas de perte et avarie ;
- ❖ Limites d'indemnisation : • Pertes et avarie : 8.33 DTS/kg* maxi. Au-delà si déclaration de valeur ou intérêt spécial à la livraison, dol ou faute lourde du transporteur. • Retard : prix du transport sauf déclaration d'intérêt à la livraison ;
- ❖ Préservation des recours :
 - Avarie et manquants : constat contradictoire, à défaut des réserves à la livraison (dommages apparents), réserves dans les 7 jours (dommages non apparents) ;
 - Retard : Réserves dans les 21 jours.

3. Le transport ferroviaire :

Les documents :

- ❖ La LVI (lettre de voiture internationale) : document émis par l'expéditeur et la compagnie, l'expéditeur étant responsable des mentions portées ;
- ❖ La responsabilité du transporteur :
 - ❖ Pour pertes et avaries :
 - ✓ Envoi de détail : présomption de responsabilité ;
 - ✓ Envoi wagon complet : présomption de responsabilité s'il y a eu vérification du poids et du nombre de colis (timbre de pesage sur la LVI) ;
 - ❖ Exonération de la responsabilité :
 - ✓ Envoi de détail : faute de l'ayant droit, vice propre de la marchandise, force majeure ;
 - ✓ Wagon complet : défaut d'emballage, risques liés au chargement/déchargement ;
 - ❖ Avaries ou manquants :

- ✓ Dommages apparents : PV de constat ou expertise judiciaire ;
- ✓ Dommages non apparents : PV dans les 7 jours ;
- ⚠ Retards : réclamation dans les 60 jours.

4. Le transport fluvial

Il concerne les relations internationales et les liaisons intérieures sur des fleuves et canaux navigables.

Les documents :

- Le connaissance fluvial (il n'a pas de caractère obligatoire) ;
- La lettre de voiture ou autre document.

La responsabilité du transporteur fluvial ;

- La présomption de responsabilité ;
- Les exonérations : cas de force majeure, les cas exceptés, les causes contractuelles.

Les prix du transport sont négociables.

E. Le contrat de commission de transport

C'est un contrat conclu entre un donneur d'ordre et un commissionnaire de transport. Ce dernier n'est pas un transporteur : il organise le transport selon les modes et moyens de son choix pour le compte d'un donneur d'ordre.

- Le commissionnaire de transport a une obligation de résultat;
- Le commissionnaire de transport a une double responsabilité : il répond de son propre fait, mais aussi du fait de ses substitués.

Il n'existe pas de convention internationale qui encadre le contrat de commission et ce sont fréquemment les conditions générales de vente des commissionnaires qui font la loi des parties.

→ Avoir recours à un contrat de commission de transport allège considérablement les préoccupations liées au transport.

NB : quel que soit le transport choisi, et l'Incoterm mis en place avec l'acheteur, il est obligatoire pour le vendeur de conserver un exemplaire du contrat de transport. En effet, ce dernier lui servira de justificatif pour l'exonération de la TVA sur ses ventes internationales. De plus, il représente un justificatif en cas de contrôle fiscal.

Chapitre 3 : CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL (CONVENTIONS ET ACCORDS)

A. Les conventions internationales sur le transport international

Les conventions de transport peuvent être conditionnellement divisées en six groupes par objets de réglementation légale :

- a. Sur les principes généraux et l'organisation des transports internationaux ;
- b. Sur les conditions de transport des marchandises et des voyageurs (KMAPP) ;
- c. Sur les tarifs du transport international ;
- d. Visant à faciliter les relations de transport entre différents États (par exemple, faciliter les procédures douanières, le régime fiscal, etc.) ; (TIR/TIR) ;
- e. Réglementer les spécificités de l'activité de certains types de transport ;
- f. Assurer la protection des intérêts patrimoniaux des participants au processus de transport (transporteurs, expéditeurs, destinataires, etc.). (CMR/CMR)

1. Conventions et accords dans le domaine de la réglementation du trafic routier international :

- ✓ Convention sur la circulation routière du 19 septembre 1949 ;
- ✓ Convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968 ;
- ✓ Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière (1968), du 1er mai 1971 ;
- ✓ Protocole sur la signalisation routière du 19 septembre 1949 ;
- ✓ Convention sur la signalisation routière du 8 novembre 1968.
- ✓ Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière (1968), du 1er mai 1971 ;
- ✓ Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière de 1949 et le Protocole de 1949 sur la signalisation routière du 16 septembre 1950 ;
- ✓ Accord européen concernant l'application de l'article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949, concernant les dimensions et le poids des véhicules à moteur admis à la circulation sur certaines routes des Parties contractantes, du 16 septembre 1950 ;
- ✓ Protocole sur les marques routières à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière du 1er mars 1973 ;

- ✓ Accord européen sur la signalisation routière du 13 décembre 1957 ;
- ✓ Accord sur les exigences minimales pour la délivrance des permis de conduire (MLA), 1er avril 1975.

Convention CMR - La CMR s'applique

A tout contrat de transport de marchandises par route contre rémunération au moyen de véhicules, lorsque le lieu de chargement des marchandises et le lieu de livraison des marchandises spécifiés dans le contrat sont situés sur le territoire de deux pays différents, dont au moins un est partie à la Convention. L'application de la Convention ne dépend pas du domicile et de la nationalité des parties contractantes. La présente Convention s'applique également lorsque le transport couvert par son champ d'application est effectué par des États ou des agences ou organisations gouvernementales.

La Convention CMR - CMR ne s'applique pas :

- ✓ Aux transports effectués conformément aux conventions postales internationales ;
- ✓ Au transport des morts ;
- ✓ Au transport d'ameublement et de meubles lors d'un déménagement.

Cette convention s'applique à l'ensemble du transport dans son ensemble, si le transport est effectué par différents modes de transport, par exemple, les marchandises sont transportées par voie maritime, ferroviaire, maritime ou aérienne sans rechargement. Les exceptions sont les cas où, pour une raison quelconque, l'exécution du contrat dans certaines conditions spécifiées dans la lettre de voiture est ou devient impossible avant que la marchandise n'arrive au lieu de livraison prévu.

Dans les cas où un transporteur routier de marchandises effectue simultanément d'autres modes de transport, sa responsabilité est déterminée de la même manière que si ses fonctions de transporteur routier et la fonction de transporteur non routier étaient exercées par deux personnes différentes.

Dans les cas où il est prouvé que la perte, l'avarie ou le retard dans la livraison des marchandises s'est produit au cours du transport par l'un des modes de transport autres que le transport routier, et n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier, mais a été causé par un fait qui ne pourrait se produire qu'au cours et du fait d'un transport effectué par un moyen de transport non routier, la responsabilité du transporteur routier n'est pas déterminée

par la présente Convention, mais par les dispositions qui détermineraient la responsabilité de tout transporteur non routier lorsque un contrat est conclu entre lui et l'expéditeur pour le transport de marchandises en vertu des dispositions impératives de la loi relative au transport de marchandises par tout mode de transport autre que le transport routier.

Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur routier est déterminée par la Convention CMR.

Dans le commerce international, les règles du transport international de marchandises sont déterminées par les conventions internationales, les accords interétatiques et les lois nationales des pays participant à l'activité économique étrangère. Ces règles diffèrent selon le type de transport utilisé.

Le transport routier international est régi par la Convention relative au transport international de marchandises par route (KD P G - CMR) et le Protocole à la CMR du 05.07.1978, la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le Carnet TIR (Convention TIR), l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) 1970, etc. Convention relative au contrat de transport international de marchandises (CMR) (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)) unifie les conditions régissant les contrats de transport international de marchandises par route et la responsabilité des transporteurs. La Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route contre rémunération lorsque le lieu d'acceptation de la marchandise et le lieu destiné à la livraison de la marchandise désignés dans le contrat sont situés dans deux pays différents, dont l'un au moins est une partie à la Convention, indépendamment de la résidence et de la nationalité des parties à l'accord (article 1, clause 1). Dans l'application de la présente Convention, le transporteur est responsable tant de ses propres actes et omissions que des actes et omissions de ses agents, préposés et de toutes autres personnes dont il utilise les services pour l'exécution du transport, lorsque ces agents, préposés ou d'autres personnes agissent dans le cadre des fonctions qui leur sont assignées (chapitre II, article 3 de la présente convention). Le contrat de transport est confirmé par l'établissement d'une facture (SGQ). La facture doit contenir les données spécifiées à l'art. 6 de la Convention

Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le carnet TIR (Convention TIR du 14.11.1975). Pour contrôler la livraison des marchandises transportées par des véhicules et des conteneurs scellés de la douane du pays du vendeur à la douane du pays de l'acheteur, un carnet TIR est utilisé. Ce carnet est un document douanier qui permet au transporteur de s'affranchir du paiement des droits de douane, des redevances et, en règle générale, de la présentation des marchandises au contrôle douanier de transit intermédiaire. Chaque carnet RIT est un document douanier unique utilisé pour un seul

envoi de fret. Limite de responsabilité des associations de garantie (associations) par carnet RIT est de 50 000 \$. Cela signifie que l'Association de garantie s'engage à indemniser les dommages jusqu'à un maximum de 50 000 USD causés par le transporteur auquel le carnet a été vendu. TIR. Ces dommages peuvent être causés par la violation par le transporteur des procédures et réglementations douanières nationales. Règlement à la commande.

L'admission des transporteurs au régime TIR est inscrite dans l'arrêté du Ministère des transports et du Comité d'État des douanes (FTS) du 1er septembre 1999 n ° 61/591 « Sur les mesures liées à l'application de la Convention douanière relative au transport international de marchandises au moyen du carnet TIR de 1975 (Convention TIR), telle que modifiée ». Conformément à cet arrêté, les transporteurs souhaitant obtenir l'admission au régime TIR sont soumis aux exigences minimales suivantes :

- a. Expérience dans la mise en œuvre du transport routier international de marchandises pendant au moins six mois ;
- b. Situation financière stable qui garantit le respect des obligations du transporteur en vertu de la Convention TIR de 1975 ;
- c. Absence d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et d'arriérés dans le paiement des droits de douane ;
- d. Absence de violations graves ou répétées de la législation fiscale ;
- e. Disponibilité de connaissances dans le domaine d'application de la Convention TIR.

Pour être admis au régime TIR, il faut présenter à l'Association des Transporteurs Routiers Internationaux (ASMAP), qui est une association de garantie, un ensemble de documents défini par le présent arrêté. Au plus tard une semaine à compter du jour où le transporteur soumet la demande et les documents nécessaires, et si le transporteur satisfait aux exigences établies, l'ASMAP délivre une admission à la procédure TIR.

NB : Pour notre espace CEDEAO, en lieu et place du TRI, nous avons le TRIE (Documentations complètes en annexes)

2. Les principaux accords internationaux, les contrats de transport, et le statut juridique régissant le transport international de marchandises par mer

Les principaux accords internationaux régissant le transport international de marchandises par mer et déterminant la relation des parties au contrat de transport par mer, ainsi que le statut juridique du connaissance, sont les suivants :

- a. **Convention de Bruxelles** pour l'unification de certaines règles relatives aux connaissances, 1924 (Règles de La Haye). Les Règles de La Haye mettent l'accent sur la responsabilité du transporteur maritime pour la cargaison. Ces règles ont été élaborées à une époque où l'influence des armateurs dans l'organisation du transport maritime était très grande. La participation à cette convention de nombreux pays (plus de 80) a déterminé son importance pendant des décennies. Dans ce cadre, des normes minimales ont été élaborées concernant la responsabilité et les obligations du transporteur, ce qui, à son tour, a aidé à répartir la responsabilité entre les armateurs et les propriétaires de la cargaison.
- b. **Protocole modifiant la Convention de Bruxelles** pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance de 1924, connue dans le monde entier sous le nom de Wisby règle. Ce protocole, entré en vigueur le 23 juin 1977, a révisé les dispositions relatives à la limitation de responsabilité, puisque depuis 1924, du fait de la dépréciation des monnaies, le montant réel de la limitation de responsabilité a diminué de 9 fois. Des dispositions ont été prises pour le droit des préposés et agents du transporteur à la protection aux termes de la Convention. Des règles sont apparues sur l'impossibilité de limiter la responsabilité de l'armateur, de ses préposés et préposés, si "le dommage résultait d'un acte ou d'une omission du transporteur, (préposé ou préposé), commis avec l'intention de causer un dommage ou d'arrogance et avec conscience de la possibilité de causer des dommages." Le Protocole a également élargi la portée géographique de la Convention. Enfin, le Protocole permet à chaque État d'élargir le champ d'application de la Convention à sa discrétion. Ainsi, depuis l'entrée en vigueur du Protocole, certains pays ont continué à être guidés uniquement par les Règles de La Haye, tandis que d'autres ont continué à être guidés par les Règles de La Haye, complétées par les Règles de Wisby.
- c. **Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer** (Règles de Hambourg), adopté à Hambourg en 1978, avec entrée en vigueur le 1er janvier 1992, a formalisé le troisième régime juridique dans le domaine du transport maritime de marchandises. Les Règles de Hambourg régissent un champ plus large de transport maritime de marchandises et sont très similaires à celles applicables aux autres modes de transport. La responsabilité du transporteur demeure ici pour la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement. Le contrat de transport par mer ou le contrat d'affrètement d'un navire (affrètement) en tramp entre le

transporteur maritime (affréteur) et l'expéditeur ou le destinataire (affréteur) doit être conclu par écrit. Dans la plupart des cas, il est conclu avec l'aide d'un intermédiaire ou d'un commissionnaire de transport. Le document principal lors de l'enregistrement du transport de marchandises dans le transport maritime international est un *connaissance* - un document confirmant l'acceptation des marchandises pour le transport maritime (ou fluvial) et obligeant le transporteur à remettre les marchandises au propriétaire légitime.

Le *connaissance* est un récépissé confirmant l'acceptation au transport de la marchandise indiquée au recto de ce document ; un contrat de transport de marchandises aux conditions qui y sont spécifiées ; document de titre. Le Code de la marine marchande dans certains pays contient les données obligatoires suivantes à inclure dans le *connaissance* : le nom du transporteur et son emplacement, le nom du port de chargement et la date à laquelle la cargaison a été reçue par le transporteur au port de chargement, le nom de l'expéditeur et sa localisation ; nom du port de déchargement, nom du destinataire (si indiqué par l'expéditeur), heure et lieu d'émission du *connaissance*, nombre d'originaux du *connaissance*, s'il y en a plusieurs, signature du transporteur ou une personne agissant en son nom (ces personnes peuvent être un agent ou un intermédiaire maritime). Lors de l'acceptation de la cargaison, le destinataire vérifie l'état et la quantité de la cargaison, car le transporteur est tenu de mettre le navire dans un état propice à la réception, au transport et au stockage de la cargaison avant le voyage.

Le Code de la marine marchande est un acte législatif qui réglemente les relations découlant de la marine marchande. Le code contient des dispositions qui déterminent le statut juridique du navire, l'équipage, l'organisation du transport des marchandises et des passagers, le remorquage, l'assurance maritime, l'avarie commune, la procédure d'indemnisation des pertes dues aux collisions avec les navires, la rémunération du sauvetage en mer, les limites de responsabilité de l'armateur, etc.

3. Le transport ferroviaire international est régi par un accord international universel dans ce domaine

Le transport ferroviaire international est régi par un accord international universel dans ce domaine - la Convention de Berne sur le transport des marchandises (CIM) de 1890. Cette convention a été successivement révisée en 1928 et 1938, avec la Convention de Berne sur le transport de passagers (MPG) est devenu partie d'un seul Convention sur les transports internationaux ferroviaires (CIM/COTIF- CIM/COTIF), contenant des dispositions juridiques uniformes pour les contrats de transport international ferroviaire de marchandises et de voyageurs. Le Comité international de droit ferroviaire (C/7), chargé de l'évolution du droit international dans le domaine des transports ferroviaires, a élaboré des propositions de corrections et d'ajouts, qui ont été complétées par l'adoption par l'Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaire (OTIF) du texte de la convention, tel que modifié par le procès-verbal d'amendement de Vilnius du 3 juin 1999. Cette édition est entrée en vigueur le 1er juillet 2006. Le transport de marchandises par chemin de fer vers les pays d'Europe occidentale participant à la COTIF et en sens inverse s'accompagne d'une réémission forcée du contrat de transport aux gares frontalières des pays ayant adhéré à la COTIF et au SMGS. En 2006, sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, du Comité international des transports ferroviaires et de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer, en collaboration avec le Ministère russe des transports et des chemins de fer russes, une annexe à l'Accord sur le fret ferroviaire international Trafic Des "Lignes directrices pour la lettre de voiture CIM/SMGS" ont été élaborées, prévoyant l'utilisation d'un connaissment ferroviaire unifié dans les pays ayant des lois de transport différentes. Cela réduira la possibilité de signaler de fausses informations sur les marchandises aux autorités douanières lors de la réémission des documents de transport en cours de route, ainsi que les coûts associés.

4. Le transport aérien international

Le transport par transport aérien international est effectué conformément à Convention de Varsovie relative au contrat de transport aérien (1929) telle que modifiée et complétée par le Protocole de La Haye de 1955, le Protocole du Guatemala de 1971 et le Protocole de Montréal de 1975.

La Convention de Varsovie s'applique aux services aériens réguliers. La base juridique de l'accord sur le transport aérien dans les services non réguliers (affrètement) est constituée par les dispositions de la Convention de Guadalajara sur l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international de 1961. Le transport aérien international est un transport aérien dans lequel le point de départ et le point de destination sont situés respectivement sur les

territoires de deux États ; sur le territoire d'un État, s'il existe un point d'atterrissement (des points) sur le territoire d'un autre État. Le contrat de transport aérien international de marchandises est conclu par l'établissement d'un document de transport aérien (lettre de transport aérien).

La lettre de transport aérien doit contenir les informations suivantes :

- ✓ Lieu où l'acte a été dressé et le jour où il a été dressé ;
- ✓ Lieux de départ et de destination ;
- ✓ Les escales prévues, tout en gardant la possibilité pour le transporteur de conditionner son droit à les modifier si nécessaire et sans que cette modification prive le transport de son caractère international ;
- ✓ Nom et l'adresse du premier transporteur ;
- ✓ Nom et l'adresse du destinataire, le cas échéant ;
- ✓ Type de marchandises ;
- ✓ Quantité, le type d'emballage, le marquage ou les numéros de place ;
- ✓ Poids, la quantité, le volume ou dimensions des marchandises ;
- ✓ Etat extérieur des marchandises et leur emballage ;
- ✓ Coût du transport, le cas échéant, l'heure et le lieu de paiement et la personne à payer ;
- ✓ Cas d'expédition contre remboursement, la valeur de la marchandise et, le cas échéant, le montant des frais ;
- ✓ Montant de la valeur déclarée ;
- ✓ Nombre d'exemplaires du document de transport aérien ;
- ✓ Documents remis au transporteur avec le document de transport aérien.

L'absence, la compilation incorrecte ou la perte de la facture ne signifie pas que le contrat de transport aérien n'a pas été conclu ou qu'il est invalide. La circonstance signifiant que le contrat est conclu est l'acceptation par le transporteur de la marchandise. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur de la marchandise en trois exemplaires. Le premier exemplaire reste chez l'expéditeur, le second chez le transporteur, le troisième est destiné au destinataire et suit avec la marchandise. En cas d'avarie de la marchandise livrée, le destinataire doit immédiatement ou au plus tard dans les 7 jours, adresser une réclamation

au transporteur sous la forme d'une clause notée sur la lettre de voiture ou sous la forme d'un message écrit séparé. Le délai de prescription pour les litiges sur les demandes d'indemnisation par le transporteur pour les dommages causés par la cargaison perdue (endommagée) est de 2 ans à compter du moment de l'arrivée du navire ou du jour où le navire aurait dû arriver.

Le trafic multimodal international est régi par les documents suivants : la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, adoptée en 1980 et les Règles CNUCED-CCI pour les documents de transport multimodal, 1992, adoptées à Genève. Étant donné que la Convention n'est pas entrée en vigueur à ce jour et que le Règlement est facultatif, c'est-à-dire pas de règles contraignantes, chaque partie ne réglemente les termes du contrat de transport multimodal que si les parties au contrat l'ont reconnu comme approprié. Dans la pratique, les Règles CNUCED-CCI sont le plus souvent appliquées.

Ainsi, il devient évident que le rôle de la logistique dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui est en augmentation. Les domaines fonctionnels traditionnels de la logistique (transport, gestion des stocks, achats et commandes, entreposage, manutention, emballage) ont été intégrés dans un système d'innovation stratégique basé sur l'utilisation des technologies de l'information. Cela permet aux entreprises engagées dans le commerce international de réduire considérablement les stocks, d'accélérer l'exécution des contrats de commerce extérieur et de réduire les coûts logistiques. Bien sûr, la capacité à prendre des décisions optimales concernant les ressources matérielles et financières et à travailler efficacement avec des contreparties externes utilisant des systèmes logistiques maintient une image positive de l'entreprise sur le marché international et augmente sa compétitivité.

B. Les contrats voisins qui ne sont pas des contrats de transport

a. Les contrats hybrides de transport de la marchandise

Nous savons, d'après les définitions données plus haut, que le contrat d'affrètement est constaté par la charte-partie (charter-party en anglais), que le contrat de transport l'est par un connaissance, que la première porte sur un contenant, volume destiné à recevoir des marchandises à transporter, le second concerne le contenu, les marchandises elle-même. De ce fait la distinction semble aisée, du moins pour la plupart des affrètements, sauf pour l'affrètement au voyage, par lequel le fréteur qui garde la gestion nautique du navire, s'engage à assurer le déplacement d'une cargaison d'un port à un autre, donc la gestion commerciale. Par conséquent, il est possible que ce dernier par sa ressemblance avec le transport sous connaissance, prête à confusion. Pour aller plus loin dans la distinction, nous constatons que les affrètements concernent des marchandises volumineuses destinées à occuper souvent la totale capacité du navire, alors que le transport

sous connaissance concerne lui, des chargements réduits, pour un espace réduit à bord. Les affrètements au voyage utilisent des navires de tramping, ceux relatifs au transport sous connaissance, s'effectuent sur des lignes régulières. De cela il semblerait presque possible de deviner la nature du contrat considéré. Seulement, il n'en est rien, puisqu'au-delà de ces distinctions il est plus judicieux d'étudier les clauses du contrat. Il faut se demander quelles sont les intentions des contractants au moment de la conclusion du contrat ?

- ✓ Lorsque l'armateur s'engage à mettre à disposition un navire afin d'effectuer un voyage, il s'agit d'un affrètement, par contre ;
- ✓ Lorsqu'il se charge d'acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre il y'a lieu de considérer qu'il s'agit d'un contrat de transport ;

Autrement dit :

- ✓ Lorsqu'il y a contrat d'adhésion, on est en présence d'un contrat de transport ;
- ✓ Lorsqu'il s'agit d'un contrat de gré à gré, c'est à dire caractérisé par la négociation de la plupart des clauses, c'est qu'il s'agit d'un affrètement. Cette structure dualiste se retrouve plus ou moins dans tous les pays, particulièrement dans les pays anglo-saxons.

Seulement cette structure reste sujette à caution à cause de l'évolution qui s'est faite depuis les années 70.

En effet, l'évolution des transports de marchandise par mer a vu se développer un certain nombre de contrats qui échappent en soi à la structure préétablie dans les textes. Le trafic de marchandises sèches et ce depuis les années 70 après les deux chocs pétroliers (Celui de 1973, celui de 1979) a donné naissance à une nouvelle forme de transport, la plus révolutionnaire du 20 siècle, celle du regroupement des marchandises dans un emballage standard métallique : LE CONTENEUR. Le regroupement des marchandises a entraîné à son tour le regroupement d'armateurs, qui donna lieu à l'« ACCORD D'ECHANGE CROISE D'ESPACES » ou contrat d'espace ou SLOTS CHARTER.

Un autre contrat tente de se confondre au contrat de transport, c'est le contrat de tonnage, Celui-ci s'est développé pour répondre à une demande importante de marchandises en masse tous azimuts en quantité énorme, caractérisant les nouveaux échanges engendrés par les différents chocs pétroliers, la fermeture du canal de Suez, par le besoin de plus en plus pressant de certains pays manquant de matières premières, d'importer des quantités massives de pétrole et de charbon, mais aussi par l'incapacité de certains pays d'Afrique et du Moyen Orient à assurer leur autosuffisance alimentaire et la nécessité conséquente d'importation immense de blé, de maïs, de riz, de sucre, mais aussi, après la guerre du Golfe, l'internationalisation du commerce maritime.

1) L'affrètement d'espace : Slots charter ;

- ✓ C'est le contrat qui porte sur la mise à disposition d'un espace sur un navire pendant une durée déterminée et non sur une marchandise (contrat de transport) ou un navire (affrètement) ;
- ✓ C'est un contrat qui né d'accords de partenariat visant à exploiter une ou plusieurs lignes maritimes en commun afin de partager le coût de l'investissement globale des navires ainsi que les risques liés à ce commerce ;
- ✓ C'est un contrat qui semble répondre à la définition de l'affrètement au voyage, telle qu'elle figure dans notre code, dans lequel le fréteur met, en tout ou partie, un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages ;
- ✓ Ce n'est pas un contrat de transport, puisque les règles qui régissent le contrat d'espace sont négociables, celles du contrat de transport ne le sont pas et restent impératives ;
- ✓ C'est un contrat où les parties ne sont liées par aucune disposition de convention internationale, du genre Bruxelles, Hambourg ou les futures règles de Rotterdam.

2) Le contrat de tonnage ou contrat de volume ou contrat de fret :

C'est un contrat d'un type nouveau, un nouveau phénomène très particulier de transport maritime né de la production de masse liée à la globalisation des échanges. Il est utilisé par les acheteurs F.O.B pour répondre à une vente à long terme pour garantir la satisfaction de leurs besoins de tonnage et gérer les risques liés au fret.

Il rappelle l'affrètement de notre code c'est-à-dire la location du navire en totalité ou en partie pour un voyage ou une durée déterminée (Le cas de transport de bananes ou autres fruits tropicaux ou des légumes, ou mieux le transport d'une récolte au fur et à mesure de la maturité de la production).

En effet d'après le professeur Vialard on voit apparaître « aux côtés des affrètements nommés par la loi, des contrats variés aux contours juridiquement incertains qui peuvent tantôt être considérés comme contrats d'affrètement au voyage par abonnement, tantôt comme un contrat de transport ». Il en résulte que le contrat de tonnage est :

- ✓ Un contrat qui prévoit le transport d'une quantité spécifiée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une période de temps convenue ;

- ✓ Un transport en vrac sèche et produits pétroliers ;
- ✓ Un contrat qui n'obéit à aucune forme précise ni à aucune règle de fond ;
- ✓ Il est assimilé par la jurisprudence tantôt à une simple promesse de réservation, à un contrat d'affrètement selon les stipulations qu'elle contient.

b. Les contrats de transport de la marchandise proches par leur objet et leurs effets

Les critères présentés ci-dessus distinguent le contrat de transport d'autres contrats, souvent proches par leur objet et leurs effets, mais qui se voient appliquer d'autres règles que celles du contrat de transport **stricto sensu**.

Le transporteur ne doit pas être confondu avec :

- **Le mandataire** : Le mandat est le contrat par lequel une personne (le mandant) donne pouvoir à une autre personne (le mandataire) d'accomplir des actes juridiques en son nom. Le mandataire agit pour le compte de son mandant. Il est transparent : ce n'est pas lui qui est directement engagé par les contrats qu'il passe mais c'est le mandant ;
- **L'auxiliaire de transport** : L'article L. 1411-1 du code de transport définit l'auxiliaire de transport comme celui qui concourt «à l'opération de transport sans toutefois l'exécuter, ni fournir les moyens d'exécution». Il ne s'agit donc pas d'un transporteur car il ne déplace pas la marchandise. On classe dans cette définition légale ce que la pratique appelle parfois un « transitaire ». C'est un « simple intermédiaire chargé d'assurer la continuité entre deux transports distincts, dans le cadre des instructions de son mandat » (CA Grenoble, 13 février 2003). Selon le Vocabulaire juridique Capitant, il « accomplit les opérations juridiques et matérielles nécessitées par le passage des marchandises en transit ». Sont aussi à classer parmi les auxiliaires de transport : le courtier fluvial (art. L. 4441-1 code des transports : il met en rapport les donneurs d'ordre et les transporteurs fluviaux), l'agent de handling en transport aérien (il prépare, réceptionne et manutentionne les envois sur l'aéroport). Ces opérateurs sont des mandataires classiques : ils agissent pour le compte de leur client et non pas en leur propre nom, ce qui permet de les distinguer des commissionnaires de transport ;
- **Le commissionnaire de transport** : Le contrat de commission se différencie du contrat de transport car il porte sur l'organisation du transport, c'est-à-dire une prestation intellectuelle. Le commissionnaire, défini à l'art. L. 1411-1 I. 1° du code des transports, ne voit pas et ne touche pas la marchandise. Le transporteur, au contraire, la déplace physiquement à l'aide des moyens appropriés. Le commissionnaire se rapproche du mandataire car il passe des

contrats pour son client. Mais, à la différence du mandataire classique présenté ci-dessus, il agit en son propre nom : c'est lui qui est engagé par les contrats qu'il passe. Il n'est pas transparent et il s'interpose juridiquement entre son client et les prestataires qu'il choisit pour effectuer le transport. Dans la pratique, de nombreuses opérations de transport sont difficilement classables dans l'une ou l'autre catégorie. C'est, par exemple, le cas d'une entreprise affichant les deux activités dans ses documents commerciaux. Le client pense qu'elle va effectuer elle-même le transport. Elle décide finalement de sous-traiter le déplacement à un confrère. La qualification retenue (transporteur ou commissionnaire) peut s'avérer importante car les règles applicables à chacun de ces acteurs, parfois proches, connaissent aussi des différences importantes ;

- **Le loueur de véhicule :** Le contrat de location de véhicule sans chauffeur ne pose pas de difficulté particulière car son objet n'est pas de déplacer une marchandise mais de fournir un moyen de transport. Son régime juridique est celui de la location sans qu'il ne puisse être confondu avec le transport. Le cas de la location de véhicule avec conducteur est plus délicat. Le critère de la distinction est celui de l'indépendance du transporteur. Si l'entreprise qui fournit le conducteur et le véhicule (le loueur) conserve dans la réalité la maîtrise de l'organisation du travail de ces moyens, il s'agit d'un contrat de transport. Si, au contraire, l'exploitation des moyens est confiée au locataire (itinéraires, heures de chargement / déchargement...), il s'agit d'une location de véhicule avec chauffeur. L'intitulé de la convention peut être très clair et correspondre à la réalité de la prestation. Mais la réalité peut être beaucoup plus ambiguë. C'est alors au juge, en cas de contentieux, de rechercher qui, du loueur ou du locataire, assume réellement cette exploitation pour déterminer s'il s'agit d'un contrat de transport ou d'un contrat de location de véhicule avec chauffeur. La situation est proche dans le cas d'un contrat d'affrètement de navire (une charte-partie), différent du contrat de transport maritime stricto sensu. Le fréteur (le loueur) met à disposition de l'affréteur (le locataire) un navire. Il en existe 3 types (art. L. 5423-1 et s. code des transports).
 - ✓ Affrètement coque nue : le fréteur met le navire à disposition pour un temps donné, sans armement ni équipage. L'affréteur en assure la gestion commerciale et maritime ;
 - ✓ Affrètement au voyage : le fréteur met le navire à disposition le temps d'un voyage donné. Le fréteur assure la gestion commerciale et maritime du navire ;

- ✓ Affrètement à temps : le fréteur met le navire à disposition avec armement et équipage. Le fréteur garde la gestion maritime du navire et l'affréteur en assure la gestion commerciale ;
- **Le tractionnaire :** Ce mot est souvent utilisé par les professionnels alors qu'il ne renvoie à aucune définition légale. Il est utilisé pour désigner celui qui met un tracteur à la disposition d'un client pour tirer une remorque fournie par ce client. L'opération s'analyse comme un contrat de transport au regard des marchandises chargées dans la remorque : le tractionnaire est un transporteur qui déplace les marchandises contenues par la remorque ;
- **Le prestataire logistique :** De nombreux prestataires étendent leur offre à des prestations logistiques plus complexes que le transport pur : entreposage de la marchandise, préparation de commande, gestion des retours... Il existe alors une grande variété de situations dans laquelle il est délicat de savoir s'il s'agit d'un simple déplacement de la marchandise, donc soumis au droit des transports, ou bien s'il s'agit d'un contrat d'entreposage (le juriste l'appelle contrat de dépôt), voire d'un contrat complexe mêlant plusieurs prestations enchevêtrées. Dès lors que l'entreposage de la marchandise est une opération annexe au transport, strictement nécessaire à ce dernier, il n'y a pas de contrat de dépôt mais un contrat de transport. Le régime juridique applicable à toute l'opération est celui du contrat de transport, y compris pendant les phases d'entreposage annexes. C'est le cas lorsque la marchandise est remise au transporteur avant son déplacement mais que l'objet principal du contrat est le déplacement. Il en est de même lorsque le transporteur choisit de faire passer la marchandise sur un quai pour la transborder dans un autre véhicule, choisit de la grouper avec d'autres marchandises et la met en attente, lorsque la marchandise n'a pas pu être remise au destinataire et est conservée par le transporteur en attente d'instructions du donneur d'ordre... Par contre, dès lors que le déplacement est accessoire à la phase d'entreposage (courte distance, longue durée de stockage, entreposage demandé par le client et non nécessaire à l'exécution du transport, facturation séparée de l'entreposage...), il s'agit d'un contrat distinct du contrat de transport : un contrat de dépôt. Son régime juridique, qui dépasse le cadre de cet ouvrage, est alors différent (art. 1915 et s. du code civil). Dans d'autres cas, donneur d'ordre et prestataire conviennent de prestations complexes s'imbriquant les unes aux autres afin d'atteindre un résultat global: une prestation logistique complète. Transport, manutention, stockage, préparation de commande, conditionnement... se mélangent dans un seul contrat qui correspond à une réalité économique ignorant les catégories juridiques. Le juriste a deux solutions pour résoudre le problème. Il peut considérer qu'il s'agit d'une juxtaposition de contrats, chacun ayant une existence autonome. Dans ce cas, si le litige intervient lors du déplacement, le droit des transports s'applique alors que, si le litige intervient lors d'une préparation de commande, c'est le droit du contrat d'entreprise (prestation de service classique) qui s'applique.

Il peut aussi considérer qu'un seul contrat englobe toute la prestation. Dans ce cas, c'est le droit de l'opération qui a un caractère principal qui l'emporte et qui s'applique à tout le contrat. Les autres opérations sont considérées comme accessoires. Un seul régime juridique, celui de l'opération principale, s'applique quel que soit le moment de survenance du litige. Les juges tendent à retenir la seconde solution : l'accessoire suit le principal. Le régime juridique applicable à toute la prestation logistique est celui de l'opération principale.

Le juge tranche au cas par cas, en fonction du contrat passé et des circonstances factuelles. Par exemple, si le déplacement est primordial et que le stockage est de courte durée, sans grande difficulté, le droit des transports s'applique à toute la prestation, même si le litige a son origine dans le stockage. La solution peut être contraire si le déplacement est considéré comme accessoire.

Conclusion

Le contrat de transport est un contrat synallagmatique et consensuel. Il se forme par le seul accord des volontés exprimées par l'expéditeur et par le transporteur. Il appartient à la catégorie plus vaste du contrat d'entreprise, il est doté d'un régime qui lui est propre. Il est commercial du point de vue du transporteur. Le transporteur est rémunéré pour sa prestation. En outre, le contrat de transport est très fréquemment un contrat d'adhésion à un ensemble de règles, souvent dénommées « tarif », proposées par l'entrepreneur de transport. Il peut être routier, aérien, fluvial ou encore maritime.

Avant de signer un contrat de transport, vérifiez que celui-ci respecte bien les conditions requises listées ci-dessus.

Les contrats de transport sont représentés par des documents différents dépendamment du mode de transport employé (transport terrestre, maritime, fluvial et aérien).

- ✓ Le connaissement, ou *Bill of Lading* en anglais, est le contrat de transport maritime. La *Sea waybill*, ou lettre de transport maritime, formalise, quant à elle, le reçu de la marchandise ;
- ✓ La lettre de voiture, ou *Consignment note CMR*, en anglais permet d'attester la prise en charge et l'expédition de marchandise ;
- ✓ La lettre de transport aérien aussi appelé LTA, ou *Airway Bill* en anglais. Normalisée par l'IATA, elle désigne la preuve d'un contrat de transport, de la prise en charge de la marchandise ainsi que du justificatif de prix ;
- ✓ Enfin, la lettre de transport ferroviaire ou la lettre de voiture internationale, LVI, désigne un contrat de transport ferroviaire. Ce type de document est régi par la convention relative aux transports internationaux ferroviaires de 1980.

À noter : Quel que soit le transport choisi, et l'Incoterm mis en place avec l'acheteur, il est obligatoire pour le vendeur de conserver un exemplaire du contrat de transport. En effet, ce dernier lui servira de justificatif pour l'exonération de la TVA sur ses ventes internationales. De plus, il représente un justificatif en cas de contrôle fiscal.