

DROIT DES TRANSPORTS

INTRODUCTION

Le droit des transports est une discipline qui relève du droit privé, et plus spécifiquement du droit commercial. Ces règles quel que soit leurs sources, visent à organiser les rapports de nature contractuelle entre le transporteur et son co-contractant (expéditeur ou chargeur).

Il existe n transport de marchandises entre expéditeur et un chargeur ; et un transport de marchandises entre plusieurs expéditeurs : on parle de **transport collectif**.

Les sources du droit des transports en Côte d'Ivoire sont variés. L'on peut citer notamment :

- ★ Les Actes uniformes de l'OHADA,
- ★ Les textes internes de Droit Ivoirien ayant un lien avec le transport,
- ★ Le Code de la Marine Marchande,
- ★ Le Code douanier (le Code Ivoirien des douanes de Côte d'Ivoire, le Code de la douane de L'UEMOA, le Code de douane de la CEDEAO),
- ★ Le Code Civil de 1807,
- ★ Le code Commercial,
- ★ Les conventions internationales (la Convention de Bruxelles, les règles de Ambourg, les règles Rotterdam, la convention de Berlin, la convention de Varsovie...)

Le droit de transport, quoique formant une unité, obéit à des règles, à des techniques ou à des exigences qui diffèrent selon le mode de transport. Il s'impose dès lors, dans l'étude du Droit des transports d'envisager séparément les transports terrestres, maritimes et aériens.

Chapitre 1 : Les transports terrestre

Les transports envisagés sous langle terrestre donne lieu à deux types de transport



que sont : **le transport routier** et **le transport ferroviaire**.

Le transport ferroviaire également appelé transport par fer est régi par le Code Civil, le Code du Commerce et par les textes nationaux.

Dans le cadre de ce cours, le transport ferroviaire ne sera pas étudié. Nos propos se limiteront au contrat de transport de marchandises par route. En ayant pour socle de nos analyses, l'Acte Uniforme OHADA relatif au contrat de transport de marchandises par route (AUTCMR), nous analyserons successivement le champ d'application de L'AUCTMR, l'exposé des obligations réciproques du transporteur et du chargeur avant de nous intéresser au contentieux pouvant s'élever à l'occasion d'un contrat de transport de marchandises par route.

Section 1 : Le champ d'application de L'AUCTMR

Il s'agira pour nous de répondre aux questions suivantes :

Quels sont les marchandises dont le transport appelle ou déclenche l'application des règles de L'AUCTMR ? Quels sont les marchandises exclues du champ d'application de L'AUCTMR ? Quelle nature le contrat doit-il révéler pour appeler les règles L'AUCTMR ? Les parties doivent-elles se revêtir des qualités spécifiques pour que l'Acte Uniforme AUTCMR s'applique ?

L'on pourrait multiplier à soustraire les questions. Elles renseignent toutes que l'application des règles de l'Acte Uniforme AUTCMR est dictée ou commandée tantôt par les critères tenant aux personnes tantôt par les critères tenant aux marchandises.

Paragraphe 1 : Le champ d'application rationne latérale

Excepté les transports de déménagement, les transports funéraires, les transports de produits dangereux, les transports de messagerie ou de colis postaux, l'Acte Uniforme AUTCMR s'applique à tout autre transport de marchandises.

En droit des transports, les marchandises également appelées **facultés** ou **frais** doivent être entendues dans un sens large couvrant les marchandises à proprement parler (objets expédiés en vertu d'un contrat commercial) mais aussi les bagages les effets personnels.

Paragraphe 2 : Le champ d'application rationne personae

Selon l'Acte Uniforme AUCTMR, ces dispositions s'appliquent quel que soit le domicile et la nationalité des parties au contrat dès que le lieu de prise en charge de la



marchandise et le lieu prévu pour sa livraison tel qu'ils ont indiqués au contrat sont situés soit sur le territoire d'un État membre de l'OHADA soit sur le territoire de deux (02) États dont l'un, au moins, est un membre de l'OHADA.

Outre, les indices de cette disposition (*l'article 1er*) en matière de DIP, il enseigne que la *ratione personae*, les règles de L'AUCTMR ne s'appliquent qu'aux commerçants. Autrement dit, dès lors qu'il y a opération de transport de marchandises (non exclus de son champ), les règles de l'Acte Uniforme AUCTMR trouve à s'appliquer que le transport concerne un commerçant et un non commerçant ; qu'il concerne deux personnes non commerçantes ; qu'il soit fait à titre gratuit ou à titre onéreux...

Section 2 : Les obligations réciproques du transporteur et du chargeur

Le contrat de transport quoique consensuel exige pour sa preuve l'établissement d'un document appelé *la lettre de voiture, ou LV* en abrégé qui joue un rôle non négligeable dans la précision des obligations incombant à chacune des parties.

Paragraphe 1 : Les obligations du chargeur

Le chargeur a l'obligation de préparer les marchandises pour leur expédition en veillant à leur emballage convenablement (emballage résistant et adapté à la marchandise, opposition sur l'emballage de pictogramme renseignant suffisamment sur les précautions de manutention) ; il doit veiller à sa remise au transporteur ; il doit payer le chargement du camion ainsi que le prix du transport ou les facultés appelé "frais".

Selon l'accord entre les parties à la vente, qui a nécessité le transport, l'obligation de payer le prix du transport peut incomber au destinataire : dans ce cas on dit que le transport se fait en "Part due". Quand il est payé par l'expéditeur, on parle de transport en "Part payée".

Le chargeur doit fournir au transporteur tous les documents commerciaux affairés aux marchandises ; en somme, la liasse documentaire permettant de prouver le respect par l'expéditeur des formalités administratives et permettant singulièrement d'effectuer les opérations de dédouanement lorsque le transport routier précède un transport international soit par voie aérienne ou maritime. Il doit désigner les destinataires de la marchandise.

Paragraphe 2 : Les obligations du transporteur

Il doit :



- ★ Prendre en charge la marchandise au lieu convenu,
- ★ Rédiger la lettre de voiture et remettre un original à l'expéditeur,
- ★ Émettre toute réserve sur la lettre de voiture en raison de la qualité et de la quantité de la marchandise,
- ★ Exécuter le contrat de transport conformément aux informations et aux instructions données par l'expéditeur.

Section 3 : Le contentieux relatif au transport de marchandises par route

Les litiges pouvant survenir à l'exécution d'un contrat de transport de marchandises par route sont en général relatifs aux avaries constatées sur les marchandises à destinations, à l'empêchement du voyage, aux difficultés de livraison... qui visent ensemble la responsabilité du transporteur.

Ces différends, pour leur règlement laisse aux partis le choix entre la justice étatique et la justice privée qu'est l'arbitrage. C'est ce que précise *l'article 2 de l'AUCTMR* en ces termes: « *tout litige résultant d'un contrat de transport soumis au présent Acte Uniforme peut-être réglé par voie d'arbitrage* ».

- ★ Il y a transport successifs lorsqu'en vertu d'un même contrat de transport, plusieurs transporteurs se succèdent pour effectuer l'opération de transport sans rupture de charge ni transbordement.
- ★ Il y a transport superposé ou combiné lorsque sur une partie du trajet non routière, le véhicule routier est lui-même chargé dans ou sur un autre véhicule non routier tel que le ferroutage.

Chapitre 2 : Le transport maritime

Le transport maritime représente celui par lequel plus de 90 % les marchandises s'échangent entre les continents. Ses sources ayant été précisées, il sera question des principaux contrats par lesquels s'effectuent le transport des marchandises par voie maritime. C'est visé implicitement le transport sous charte partie (section 1) et le transport sous connaissance (section 2).

Section 1 : Le transport sous chaque partie : l'affrètement

Bail de location ou louage portant sur le navire, l'affrètement est un contrat par



lequel l'armateur en tant que **frèteur** concède un bail (la libre jouissance de son navire) à une autre personne qui le prend en bail : **l'affrèteur**.

Il existe trois variantes de l'affrètement de navires. Ce sont l'affrètement au voyage, l'affrètement à temps et l'affrètement coque-nue.

Paragraphe 1 : L'affrètement au voyage

Dans l'affrètement au voyage l'affrèteur se voit concéder par le frèteur la jouissance du navire pour un seul voyage, pour une seule expédition. Le frèteur a surement à la fois les charges commerciales et nautique du navire.

Paragraphe 2 : L'affrètement à temps

Dans l'affrètement à temps, le frèteur concède à l'affrèteur la jouissance de son navire pendant un voyage déterminé. A la différence de l'affrètement au voyage, dans l'affrètement à temps le frèteur conserve les charges nautiques, les charges commerciales étant transférées à l'affrèteur.

Paragraphe 3 : L'affrètement coque-nue

Il s'agit d'un affrètement qui est concédé pour un temps mais singulier en ce que le frèteur concède la location de son navire dans une dimension qui met la charge de l'affrèteur à la fois les charges nautiques et commerciales.

Section 2 : Le contrat sous connaissement

Contrairement à l'affrètement (qui ne réalise pas à vrai dire un contrat de transport) le transport sous connaissement consiste pour un transporteur (propriétaire ou locataire du navire) à prendre en charge les marchandises d'un ou plusieurs chargeurs en vue de leurs expéditions par voie maritime. À l'inverse de l'affrètement qui donne lieu à la rédaction d'un écrit appelé **charte partie**, ici le transporteur maritime établit un connaissement Bill of Loading B/L. L'ensemble des connaissements donne lieu à la rédaction d'un document récapitulatif appelé **manifeste**.

Section 3 les ventes maritimes

Le contrat de transport maritime peut ou se présente comme un élément d'une chaîne de transport organisé consécutivement à une vente maritime. C'est évoqué IN CO TERMS MARITIME, FAS, FOB, CFR, CIF...



Section 4 : les assurances maritimes

En transport maritime, pour la couverture des navires qui peuvent frapper les marchandises (faculté), l'on a recours à plusieurs types de police (Paragraphe 1) lesquelles offrent deux (02) principales garanties que sont la garantie FAP et la garantie tout risque (paragraphe 2)

Paragraphe 1 Les différents types de police

On a quatre types de police que sont :

La police au voyage : c'est une police par laquelle l'assureur donne sa garantie pour une seule expédition.

La police a alimentée : à l'instant des deux derniers la police alimentaire est une police à exécution multiple c'est-à-dire la garantie pour l'assureur doit convertir ouvrir plusieurs exécution. La police a alimenté est conclue pour une quantité de marchandises déterminée mais pour une période indéterminée.

La police d'abonnement : elle est conclue pour une durée déterminée, toutefois pour une quantité de marchandises indéterminée. Elle est exclue pour un an.

La police tiers-changeur : c'est une police signée par les transitaires et qui est appliquée au marchandises de leurs clients lorsque celles-ci ne sont pas couvertes par un contrat d'assurance.

