**DROIT DU TRANSPORT**

**Par le Professeur Ibrahima Khalil Diallo**

**INTRODUCTION GENERALE²**

**1 - DEFINITION DU DROIT DU TRANSPORT**

Le Droit du transport désigne cette **branche du Droit qui a pour objet d’étudier la réglementation concernant le transport** (entendu au sens large) c'est-à-dire, **les déplacements de personnes ou de biens d’un point à un autre** (transport de personne, transport de marchandise et de bagages).

Déplacement des personnes ou des biens, c’est principalement de cela qu’il s’agit et **le déplacement est la caractéristique spécifique de ce type de contrat**. En effet, il n’y a pas de transport sans déplacement. Tout transport exige un déplacement. Cependant **tout déplacement n’exige pas nécessairement un contrat de transport. Il existe bien des situations où il y a déplacement effectif de personnes et de biens mais de tels déplacements peuvent ne pas donner lieu à un transport car d’autres prestations de services sont également effectuées. Il s’agit en effet de contrats très voisins du transport sans être du transport.**

**2 - LES CONTRATS VOISINS DU CONTRAT DE TRANSPORT**

* Il en est ainsi du **contrat de location de voiture**. Dans ce contrat, en particulier quand il s’agit d’une location de voiture avec chauffeur, **le locataire est effectivement déplacé dans un véhicule avec chauffeur, mais en l’occurrence il n’y a pas transport bien qu’il ait déplacement mais plutôt une mise à disposition d’un véhicule** d’une personne appelée le **loueur** au profit d’une autre appelée le **locataire.**

**Dans le contrat de location de véhicule, l’objet du contrat (le negocium), ce que les parties ont envisagé c’est la mise à disposition alors que dans le contrat de transport c’est le déplacement.**

* Le **contrat d’affrètement** est comme le contrat de location de voiture, un contrat dont l’objet est la **mise à disposition d’un appareil d’une personne appelée fréteur au profit d’une autre personne appelée affréteur**. Ce type de contrat est régulièrement usité en matière de transport aérien et de transport maritime. Il peut y avoir bagages et marchandises mais il n’y a toujours pas de transport.

**Dans la location et l’affrètement s’il y a bien un déplacement, ce déplacement n’est qu’une simple conséquence de la mise à disposition de l’engin, de l’appareil.**

* Le **contrat de déménagement** est un contrat dans lequel le **déménageur** va offrir **plusieurs prestations de services** consistant essentiellement à démonter le matériel, à le faire emballer, le faire embarquer dans le véhicule, le déplacer de l’ancien site vers le nouveau site, il va le faire débarquer, le désemballer, et l’installer. Cela veut dire que **dans le déménagement, le déplacement est seulement une prestation promise par le déménageur entre autres prestations**. C’est la raison pour laquelle en principe, on considère que le déménagement n’est pas de la catégorie des contrats de transport.
* Le **contrat de manutention** : dans celui-ci, le **manutentionnaire** ou l’**entreprise de manutention**, effectue comme dans le déménagement, **plusieurs prestations** : prise en charge de la marchandise, le déplacement jusqu’au niveau de l’engin (avion ou navire), il la fait embarquer à bord, procède à sa fixation dans l’engin, **arrimage**, à l’inverse il procède au **désarrimage**, au débarquement de la marchandise de l’engin, le déplace jusqu’au point de livraison. **Il y a au moins trois séquences dans son intervention.**

**Pendant longtemps, la jurisprudence a assimilé le manutentionnaire à un voiturier** (transporteur terrestre de marchandise). La raison est qu’il déplaçait la marchandise jusque près du bateau ou de l’avion et l’embarquait.

Il a fallu attendre **mars 1960** pour que la **Cour de cassation française, en assemblée plénière**, considère que **le manutentionnaire n’était pas un transporteur routier.**

Elle a estimé en effet, que **dans le contrat de manutention, le déplacement de la marchandise n’était que l’une des prestations promises parmi d’autres**, par conséquent ce n’était pas un contrat de transport.

 **La distinction est essentielle parce qu’en effet, de la qualification du contrat découle un régime juridique précis**. Le régime juridique du contrat de transport n’est pas celui de l’affrètement, encore moins celui de la manutention.

**3 – L’OBJET DU DROIT DU TRANSPORT**

L’objet du Droit du transport est en l’occurrence **d’étudier essentiellement le régime du transport, tout mode confondu** (aérien, terrestre, fluviale, maritime). Le transport terrestre renvoie au **transport routier** et au **transport ferroviaire**.

 Le transport baigne dans un environnement à telle enseigne que le contrat de transport s’insère dans un **ensemble contractuel**, dans un **groupe de contrats**, surtout en ce qui concerne le **transport international**. Ces contrats connexes sont essentiellement le **contrat d’assurance**, le **contrat de vente** (des fois), mais aussi de **contrats de paiement** qui se fait souvent par crédit bancaire.

 Le Droit du transport suppose aussi des **infrastructures d’appui au transport**, c’est le cas des **aéroports** **pour l’aérien**, des **ports pour le maritime** et des **gares routières et ferroviaires pour le terrestre**. Ces infrastructures sont **indispensables** pour le transport bien qu’on puisse les en détacher, non seulement du point de vue institutionnel (notamment en fonction des ministères en charge des infrastructures respectives), mais aussi du point de vue juridique et réglementaire.

 Il existe également **les auxiliaires de transport** qui entrent également dans l’objet du Droit du transport. Il s’agit des **intermédiaires** dont l’**intervention est nécessaire voire indispensable à la réalisation du transport**. Ils interviennent à tous les niveaux,

* soit pour **permettre la conclusion du transport**,
* soit pour **en faciliter l’exécution**.

Ils interviennent en général **en qualité de mandataire** de l’une des parties. C’est le cas du courtier, du manutentionnaire, transitaire, consignataire de transport, le commissionnaire en douanes, autant d’**intermédiaires qui permettent la conclusion et l’exécution du transport.**

**4 – L’IMPORTANCE DU TRANSPORT**

Les transports constituent une activité très importante, voire même fondamentale en matière de **développement**, d’où l’adage : **« le développement passe par la route »**; pour dire qu’il n’y a pas de développement sans transport, sans les routes. Pour dire aussi que les personnes et les biens sont indispensables pour **permettre les échanges** **sans lesquels il n’y a pas de développement**. Le **niveau de développement** d’un pays se mesure également dans la **qualité des infrastructures** mais aussi dans la **fluidité du système de transport**.

 Toutes les cargaisons de marchandise aussi bien à l’**importation** qu’à l’**exportation** utilisent des moyens de transport pour arriver à destination. Les déplacements des opérateurs se font également par des moyens de transport, même si aujourd’hui, de plus en plus l’informatique permet d’économiser et de réduire les déplacements de personnes.

**5 – LES SOURCES DU DROIT DU TRANSPORT**

Le Droit du transport est régi par les **sources classiques**, traditionnelles. C’est le **Droit communautaire**, le **Droit conventionnel**, le **Droit interne** (lois, règlements, les usages commerciaux mais aussi la jurisprudence).

* D’abord, le Droit communautaire : il y a au moins deux sources de Droit communautaire, le **Droit OHADA** et le **Droit communautaire UEMOA**.
* S’agissant de l’OHADA, il faut noter que le Droit des transports fait partie de **l’article 2 du Traité de Port-Louis, aux îles Maurice**, qui définit le domaine dans les matières de la réglementation.
* Ensuite, l’UEMOA, crée par le **Traité de Dakar de 1994** par 7 pays ouest africains auxquels s’est ajouté la Guinée Bissau. **L’objectif était évidement l’union monétaire et l’union douanière par la création d’un territoire douanier commun avec la même monnaie et les conséquences juridiques qui peuvent en découler**. C’est pourquoi dans l’UEMOA, plusieurs types de textes peuvent être adoptés, d’abord le **Traité** mais aussi **les actes et protocoles additionnels** qui font partie intégrante du Traité, les **règlements**, les **directives**, les **recommandations**, les **décisions** et les **avis**.

**PREMIERE PARTIE : LES OPERATIONS VOISINES DU CONTRAT DE TRANSPORT**

**L’objet principal du Droit du transport c’est l’examen et l’étude du contrat de transport.** Mais au fond, il n’y a pas en Droit du transport que le contrat de transport. Il y a bien d’autres types de contrats voisins et très proches du contrat de transport sans être véritablement des contrats de transport. La qualification juridique est essentielle. En effet **à chaque type de contrat correspond un régime juridique propre, des règles propres d’où l’intérêt de distinguer les uns des autres par une correcte qualification**. Nous verrons ainsi trois types de contrat ; d’abord

* **Le contrat de commission de transport**, ensuite
* **le transport multimodale** et enfin
* **la location de voiture**.

**CHAPITRE PREMIER : LE CONTRAT DE COMMISSION DE TRANSPORT**

Le commissionnaire de transport est un **opérateur de transport**. On dit de lui que c’est un **organisateur de transport** et bien sûr c’est un **professionnel** en cette matière. Au Sénégal, le **COCC** avait réglementé la commission de transport et en général son activité est bien connue. Mais depuis l’avènement de l’**OHADA**, un acte uniforme a été adopté le **17 avril 1997**, entré en vigueur le 1er janvier 1998. Cet acte uniforme comporte des dispositions sur les **intermédiaires de commerce** et notamment sur le **commissionnaire de transport**. Ces dispositions de l’acte uniforme ont toutefois posé beaucoup de **problèmes** et **interprétations** (certains se sont même demandé si l’OHADA avait supprimé le contrat de commissionnaire).

**SECTION 1 : LES REGLES GENERALES DU CONTRAT DE COMMISSION DE TRANSPORT**

Le commissionnaire de transport est un opérateur assez spécifique au Droit francophone. On dit que c’est un **intermédiaire** et de ce point de vue, **il a juridiquement la qualité de mandataire.** Il est **mandaté par quelqu’un pour effectuer un transport.**

Le contrat de commission de transport met en présence deux personnes, deux contractants, d’une part le **commettant** et d’autre part le **commissionnaire**. **Le commettant va confier sa marchandise au commissionnaire à charge pour ce dernier de l’évacuer vers une destination précise**. Le commissionnaire de transport est **un indépendant qui va agir en son nom propre mais pour le compte du commettant**. Il y a lieu cependant de préciser que **le commissionnaire n’est pas l’employé du commettant**. Très souvent, c’est le nom du commissionnaire qui apparaîtra dans les documents de transport.

De ce point de vue, pour exécuter cette opération, **le commissionnaire va organiser le transport de bout en bout**. **Il va s’occuper de toutes les prestations nécessaires pour que la cargaison qui lui a été confiée arrive à destination dans de bonnes conditions**. Même s’il est professionnel, le commissionnaire aura, dans la plupart des cas, besoin de **sous traiter certaines opérations**:

* Soit il n’a pas les moyens de transport qu’il faut, donc il **va engager les transporteurs pour le faire** ;
* soit il n’en a pas suffisamment, alors il **va être obligé d’engager des services supplémentaires ou alors il aura besoin de manutentionnaires pour faire embarquer ou débarquer la marchandise**.

En tout état de cause, ayant en charge l’opération de bout en bout, **il lui appartient de prendre toutes les dispositions utiles pour arriver au résultat promis**. Le commissionnaire s’est donc engager et **il pèse ainsi sur lui une obligation de résultat**. Dans le jargon du transport, on l’assimile au **contrat de porte à porte** (door to door).

**L’avantage de l’opération est très grand surtout pour le commettant du fait que ça lui permet d’éviter de tronçonner, de sectionner l’expédition. Il ne va plus s’occuper des détails du voyage. Il n’aura affaire à aucun intermédiaire, il n’a qu’un seul interlocuteur et un seul, le commissionnaire**.

 Ce transport de bout en bout peut se faire par **un seul mode de transport dit transport unimodal** (ex. : par la voie routière seulement).

**Si jamais plusieurs transporteurs routiers intervenaient, on l’appellerait transport unimodal successif.**

Il peut arriver qu’il utilise d’abord la voie ferrée et la voie routière ensuite, on l’appellera alors **transport multimodal c'est-à-dire qui utilise au moins deux modes de transport différents**. Il peut même arrivé que le contrat de commission de transport exécute une prestation relativement très proche (entre Dakar et Bamako).

Le contrat de commission est un **contrat cadre c'est-à-dire un contrat dans lequel le commettant a donné des instructions**, il a dit ce qu’il voulait, il a donné ses **exigences**. Mais le contrat est seulement **indicatif** ce qui veut dire que dans l’exécution du contrat, dans les prestations qu’il va fournir de bout en bout, **le commissionnaire garde une totale liberté**.

Sous ce rapport, il est vrai que **la similitude entre contrat de transport et contrat de commission de transport réside dans le déplacement mais dans rien d’autre que ce déplacement.**

**L’importance réside dans les prestations confiées et non au déplacement**. Le commissionnaire de transport est différent du transporteur c'est-à-dire que le contrat de commission est différent du contrat de transport.

**DIFFERENCES ENTRE CONTRAT DE TRANSPORT ET CONTRAT DE COMMISSION**

* En effet, dans le contrat de transport, **le transporteur n’est pas un intermédiaire**.
* Il s’engage toutefois à déplacer une marchandise d’un point A vers un point B, **il ne fait aucune autre prestation que ce déplacement là et aucune autre tandis que le commissionnaire, en plus du déplacement exécute une ou plusieurs autres prestations**.

**NATURE ET GARANTIES DE LA REMUNERATION DU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT**

 **Le commissionnaire a droit à une rémunération** pour toutes les prestations qu’il va effectuer. Cette **rémunération peut consister en une commission**. En tout état de cause, il va prendre en compte et facturer tous ce qu’il a eu à faire comme travail depuis qu’on lui a confié les marchandises jusqu’au moment où il le livre, étant entendu que **c’est lui qui va payer les intermédiaires qu’il a engagé**.

**La rémunération peut être versée en totalité avant l’expédition** mais il peut arriver, et c’est le cas le plus fréquent, qu’**il verse une avance à charge pour lui de solder le compte à l’arrivé à destination**. Dans cette deuxième hypothèse, cela veut dire que **le commissionnaire a fait crédit au commettant**, lequel n’a pas tout payé dès le départ. **Le commettant est ainsi débiteur du reliquat du paiement**. Dans ce cas là, le commissionnaire a intérêt à faire très attention pour récupérer le reliquat qui lui est dû.

C’est la raison pour laquelle, en général, la réglementation lui aménage **des garanties de paiement**. Le commissionnaire n’est pas ainsi, comme on pourrait le penser, et à tort, **un créancier chirographaire** car il a des **garanties légales**. Il a au moins deux garanties légales : ce qu’on appelle d’abord :

* **le privilège du commissionnaire de transport** et ce qu’on appelle
* **le droit de rétention**.

**S’agissant d’abord du droit de rétention, il permet au commissionnaire rétenteur de ne pas livrer la marchandise à l’arrivée tant qu’il n’a pas été payé de son reliquat (comme on le remarque, cette technique est très voisine de l’exception d’inexécution).**

 **S’agissant du privilège du commissionnaire, c’est la garantie légale qui confére au commissionnaire un droit de préférence c'est-à-dire le droit d’être payé à un rang préférentiel lorsque la marchandise sera vendue.**

**SECTION 2 : LE CONTRAT DE COMMISSION DE TRANSPORT EN DROIT OHADA**

L’**AUDCG** comporte des dispositions sur **les intermédiaires de commerce**. Au titre de ces intermédiaires, le commissionnaire a été réglementé aux **articles 160 à 175**. Mais ces dispositions concernent **le commissionnaire en général et pas seulement le commissionnaire de transport**. Dans ce dispositif, on peut voir trois parties :

* Une première partie qui concerne **le commissionnaire en matière de vente et d’achat** (art. 160 à 171).
* Ensuite dans une deuxième partie, deux articles consacrés au **commissionnaire dit « expéditeur »** (art. 172 et 173).
* Et enfin une troisième partie, dans laquelle les deux derniers articles sont consacrés au **commissionnaire agrée en douanes** (art. 174 et 175).

**L’AUDCG a introduit dans les articles 172 et 173 de nouvelles dispositions concernant le commissionnaire de transport**.

 **Le premier article prévoit que « Le commissionnaire expéditeur, ou agent de transport qui, moyennant rémunération et en son nom propre, se charge d’expédier ou de réexpédier des marchandises pour le compte de son commettant, est assimilé au commissionnaire, mais n’en est pas moins soumis, en ce qui concerne le transport de marchandise, aux dispositions qui régissent le contrat de transport. »**

 **Le second dispose que « Le commissionnaire expéditeur, ou agent de transport, répond notamment de l’arrivée de la marchandise dans les délais fixés, des avaries et des pertes, sauf fait d’un tiers ou cas de force majeure. »**

Ces règles de droit communautaire viennent apporter des modifications par rapport aux règles généralement applicables au commissionnaire de transport.

**PARAGRAPHE 1ER: LES MODIFICATIONS AU NIVEAU DE L’APPELLATION DE L’INTERMEDIAIRE**

Le droit communautaire l’appele **agent de transport** ou **agent expéditeur**. **Cela signifie t-il qu’on ne reconnaît plus le commissionnaire de transport ?** En réalité, il s’agit d’un **changement de dénomination et de règles de fond** mais il reste que **l’activité d’organisateur de transport est toujours la même**. C’est pourquoi on peut considérer qu’on peut toujours parler de commissionnaire de transport avec certainement certaines particularités.

**PARAGRAPHE 2 : LE DROIT APPLICABLE AU COMMISSIONNAIRE EXPEDITEUR**

Le droit applicable au commissionnaire de transport peut être divisé en deux. C’est ce qui résulte de l’article 172 in fine de l’AUDCG.

 Dans le **transport de bout en bout** envisagé, **le commissionnaire expéditeur sera soumis aux règles relatives au contrat de transport pendant la phase de transport**.

 **Pour les autres phases**, **il sera assimilé au commissionnaire tel que réglementé par les articles 160 à 171.**

**PARAGRAPHE 3 : LA RESPONSABILITE DU COMMISSIONNAIRE EXPEDITEUR**

**L’article 173 concerne la responsabilité du commissionnaire expéditeur**. Ici, le texte prévoit qu’il est responsable :

* en cas de **retard**,
* **d’avarie** ou encore
* de **perte** (partielle ou totale).

**Le commissionnaire expéditeur s’il est mis en cause, il peut se défendre en invoquant les causes d’exonération**. Il peut s’agir d’un **cas de force majeure** ou de **dommage causé par un tiers**. S’agit-il véritablement de ces deux causes uniquement ?

**En matière commerciale**, l’interprétation reste large. Cela veut dire que le commissionnaire pourrait bénéficier d’autres causes d’exonération (par exemple, **le fait de la victime**).

 On peut dire que ces règles (Art. 160 à 171 AUDCG) sont celles que l’on va appliquer au commissionnaire expéditeur assimilé dans ses prestations en dehors du contrat de transport.

 Lorsqu’il est assimilé au transporteur et qu’on doit appliquer les règles de transport, cela dépendra des règles applicables au contrat de transport afin de régir sa responsabilité.

**CHAPITRE 2 : LE TRANSPORT MULTIMODAL**

**Le transport multimodal est celui effectué par au moins deux modes de transport différents**. Quelque soit ces modes, l’essentiel c’est qu’il existe au moins deux modes de transport.

 De cette définition, il y a une **différence avec le commissionnaire de transport**. **Ce dernier est un organisateur de transport de bout en bout qui peut utiliser plusieurs modes de transport, mais qui peut aussi viser qu’un seul mode de transport.**

 Le transport multimodal ne pourra se faire par exemple de Dakar à Ndiaména que par transport rail-route.

 Le transport multimodal a fait l’objet d’une **convention du 24 mai 1980 adopté dans le cadre de la CNUCED**. Cette convention n’est jamais entrée en vigueur parce qu’elle n’a pas requis le nombre de ratifiants (20). Cette convention réglemente donc **le transport multimodal international de marchandise**.

Ce contrat de transport multimodal met en place **deux parties** :

* **Le commettant** qui est le propriétaire de la marchandise et
* **L’Entrepreneur de Transport Multimodal (ETM)**.

Du point de vue de ses **obligations**, l’entrepreneur assure les mêmes obligations que le commissionnaire de transport, c'est-à-dire :

* **prise en charge de la marchandise**,
* **organisation du travail de transport**,
* **conservation de la marchandise** pendant tous le temps que celle-ci est sous sa garde,
* **l’obligation de livraison de la marchandise** (l’entrepreneur a la possibilité de sous-traitance).

**Toutefois, le régime juridique diffère. La convention de Genève institue un régime de responsabilité différent de celui du commissionnaire**. **En effet, la convcention de Génève a calqué son régime de responsabilité sur la convention de Hambourg du 31 mars 1978**.

En réalité, l’entrepreneur assure une **obligation de résultat** exigeant de lui de livrer à l’arrivée la marchandise telle qu’il l’a reçu au départ. La convention prévoit qu’il pèse sur l’Entrepreneur de Transport de Marchandise (ETM) une **présomption de faute en cas d’absence de résultat**. **Elle prèvoit cependant que l’ETM peut, lui-même et ses préposés, invoquer qu’ils ont pris toutes les mesures pour éviter le dommage qui malgré tout est survenu**. Donc **la preuve de l’absence de faute est de nature à l’exonérer** (cette présomption est simple).

 Cette même convention de Genève prévoit des dispositions concernant **la réparation des dommages**. C’est un **système de responsabilité limité** comme celui appliqué aux transporteurs internationaux. **Cela veut dire que si l’ETM est déclaré responsable, il ne va réparer qu’à hauteur d’un plafond fixé pour la responsabilité par la convention qui fixe les sommes à octroyer**.

Pour cela, la convention a choisit un calcul qui se fera de deux manières :

* **920 unités de compte par colis** ou alors,
* **2,75 unités de compte par Kilogramme de poids brut**.

La convention prévoit en même temps que **le montant le plus élevè sera alloué à la victime**. La convention précise qu’**une unité de compte correspond à un Droit de Tirage Spécial (DTS**).

Ce système de limitation de responsabilité profite à l’ETM qui a **une bonne conduite**.

 La convention a prévu des **exceptions**. En effet, **l’ETM sera déchu s’il commet un dol ou une faute lourde. Dans ce cas, s’il est prouvé, il sera débiteur d’une réparation intégrale**.

**CHAPITRE 3 : LA LOCATION DE VEHICULE**

**DISTINCTION ENTRE CONTRAT DE LOCATION ET CONTRAT DE TRANSPORT**

**Le contrat de transport est le contrat par lequel une personne appelée transporteur va accepter de déplacer des personnes ou des biens d’un lieu à un autre moyennant rémunération**. La rémunération est souvent appelée le **tarif**. Quand le déplacement concerne des personnes c’est un **transport de personne**. Il s’agit un déplacement de personnes ou de marchandise d’un lieu à un autre. **Le déplacement est l’élément caractéristique du contrat de transport**. Et traditionnellement il s’agit souvent d’un **contrat protectionniste en faveur des usagers** c’est à dire que **les règles appicables en matière de transport sont en générale impératives dans leur champ d’application.**

 **Par contre dans la location, l’objet principal du contrat c’est plutôt la mise à disposition**, c’est de cela dont il s’agit. Cela veut dire que **dans le contrat de transport on dit souvent qu’on met l’accent sur le contenu du contrat (le déplacement). Alors que dans le contrat de location on met l’accent sur le contenant (le véhicule)**.

Et **en matière de location, en général les règles sont rarement impératives** (sauf exception en matière de bail à usage d’habitation et de bail à usage commercial). La raison de la non protection c’est que **le locataire, en général, est censé avoir le même pouvoir économique que son loueur, son bailleur**. C’est pourquoi le contrat de location est soumis à un **régime de liberté**.

**CONTRAT DE LOCATION ET CONTRAT D’AFFRETEMENT**

Le contrat de location de véhicule est très voisin d’un autre type de contrat qu’on appéle le **contrat d’affrètement**. Le terme d’affrètement est un terme d’apparition récente en droit du transport. Il est d’abord apparu en **droit maritime** où il a remplacé le terme **location de navire** dans les années 60 en droit français. En matière de **transport aérien**, le terme « affrètement » est apparu à la fin des années 70 avec une adaptation de l’affrètement maritime. Mais en matière aérienne, l’affrètement n’a pas totalement supprimé le terme de location à telle enseigne que les deux termes sont utilisés mais avec des significations différentes.

 En effet, on peut dire **affrètement d’aéronef** mais avec un régime précis qui veut dire **mis à disposition avec équipage**, on emploie également le terme de **location d’aéronef** qui a aussi un régime précis et veut dire **location sans équipage**.

**REGIME JURIDIQUE DU CONTRAT DE LOCATION DE VEHICULE**

 Dans le contrat de location de véhicule, les **usages** et la **jurisprudence** interviennent beaucoup pour compléter et préciser la règlementation existante. Il peut arriver que ce contrat soit formé de façon assez particulière notamment par une opération de leasing, une opération de crédit-bail. En toute état de cause, bailleur et locataire renvoient **des obligations à exécuter** (A) et **une responsabilité à assumer** (B).

**A – LES OBLIGATIONS DES PARTIES**

* D’abord **du point de vue du locataire, il a :**
* **Une obligation principale**, c’est **l’obligation de payer le prix de la location**, étant entendu que les parties déterminent librement le prix et en fixent librement les conditions de paiement. A ce niveau, les **usages** interviennent beaucoup, mais tout dépendra en général du type de véhicule, de la zone géographique d’utilisation du véhicule et certainement d’autres paramètres déterminés par les parties.

En général, dans le cadre des usages, le locataire donne une **avance avec une garantie** à charge pour lui de **régler le solde à la fin du contrat**. Souvent la garantie consiste en une **caution**. Ce système est fréquent lorque le prix définitif est déterminé après le kilomètrage consommé.

* D’autres **obligations accessoires** sont à la charge du locataire, il s’agit essentiellement de **l’entretien du véhicule mais le menu entretien, l’entretien d’usage** par exemple le changement de pneumatique en cas de crevaison, faire la vidange, les pannes légéres, une bougie à changer. A la fin du contrat, le locataire a l’**obligation de restituer le véhicule au loueur dans le même état sauf usure normale**. Cela veut dire que s’il lui avait été remis avec un réservoire plein de carburant il doit en être de même lors de la restitution. Si le véhicule lui avait été **loué avec un chauffeur**, il devient l’**employeur occasionnel** du locataire pendant la durée de la location c’est à dire que le chauffeur sera soumis à ses ordres pendant la durée de la location. Toutefois, s’agissant de la **rémunération du chauffeur** elle est en général du ressort du loueur du véhicule.

* S’agissant du **loueur** lui-même, il peut ne pas s’agir du propriétaire. Si tel est le cas encore faudrait-il qu’il ait un mandat du véritable propriétaire. La **principale obligation** du loueur c’est de **mettre à la disposition du locataire un véhicule en bon état de marche dans les conditions prévues**. Cela veut dire, non seulement du point de vue de sa **fonctionnalité de conduite** mais aussi du point de vue de ses **documents** (assurance, visite technique, carte grise).

Le loueur doit également en principe **prendre en charge toutes les grosses réparations,le gros entretien** c’est à dire les réparations sans lesquelles le véhicule ne peut pas répondre de ce pour quoi il a été loué.

**B – LA RESPONSABILITE DES PARTIES**

Du point de vue responsabilité, **le locataire est responsable du véhicule pendant l’usage de celui-ci**. **Tout dépendra s’il l’a eu avec ou sans chauffeur**:

* **S’il l’a loué sans chauffeur et que le véhicule subi un accident c’est certainement le locataire qui en répondra.**
* **Mais s’il l’a loué avec chauffeur la situation peut changer, étant entendu que cela dépendra des circonstances.**

 **Il faut distinguer de ce point de vue la responsabilité de l’assurance qui court un risque lorsque c’est son assuré qui est responsable.**

**La location de véhicule avec chauffeur pose souvent de délicats problèmes c’est à dire que le chauffeur aura tendance à obeir au loueur, son vrai patron, et à se méfier la plupart du temps du locataire qui est son employeur occasionnel. Cela se traduit souvent par le refus du chauffeur à obeir à certains ordres du locataire.**

**DEUXIEME PARTIE : LES REGLES RELATIVES AU CONTRAT DE TRANSPORT**

Il s’agira d’examiner dans cette partie les **règles communes** à l’ensemble des contrats de transport sans distinction, sous réserve des **particularités propres à chaque types de contrat**. Le contrat de transport est un contrat assez particulier car différent de ceux précédamment étudiés notamment la location ou la commission de transport. En général, ce type de contrat est éminament **protecteur des intérêts des usagers** car **on part du principe que l’usager est la partie faible alors que le transporteur est un professionnel assez puissant**.

**CHAPITRE 1ER: LES PARTIES AU CONTRAT DE TRANSPORT**

Ceux-ci peuvent être distingués en deux, **le transporteur** et ensuite **les usagers**.

* **Le transporteur est celui qui offre le service de transport**. En ce qui le concerne, on peut faire quelques dictinctions. On peut distinguer le :
* **transporteur contractuel** c’est à dire celui qui a conclu le contrat au départ avec l’usager. Il peut également s’agir du
* **transporteur de fait** c’est à dire celui qui, sans avoir conclu effectivement le contrat a été celui ou ceux qui ont effectué le transport.
* S’agissant des usagers :
* **en transport de personne c’est le passager transporté**.
* **En transport de marchandise**, l’usager désigne :
* **soit l’expéditeur au départ**,
* **soit le destinataire de la marchandise à l’arrivée appelé aussi le réceptionnaire**.

 C’est dans le **transport de marchandise** où interviennent **trois parties au contrat** (le **transporteur**, l’**expéditeur** et le **réceptionnaire**), qu’un problème juridique s’est posé en jurisprudence. Le problème c’est celui de **la situation juridique du destinataire**. **En effet, le contrat est conclu au départ par le transporteur et l’expéditeur**. **Problème, comment se fait t-il que le réceptionnaire qui n’était pas à la conclusion du contrat soit considéré comme une partie contractante, parce que manifestement c’est un tiers ?**

Le fondement juridique retenu par la majorité de la doctrine et de la jurisprudence pour dire que le destinataire est une partie au contrat est la **stipulation pour autrui**.

**CHAPITRE 2 : LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES**

**PARAGRAPHE 1ER: LES OBLIGATIONS DES USAGERS**

Concernant les usagers :

* (**quelque soit le mode de transport**), **leur obligation principale est de payer le prix du transport** qui peut être payé **au comptant dès le départ** comme il peut être **payé à l’arrivée**. Cela veut dire que **les modalités de paiment du prix sont laissés à l’appréciation des parties**. **Mais en transport de marchandise, le transport doit être payé à l’arrivée, la défaillance du réceptionnaire n’enlève pas l’expéditeur de son obligation de payer c’est à dire qu’il n’y a pas de novation.**
* **En transport de personne**, une fois embarqué, le passager a **l’obligation de se comporter en bon père de famille** pour éviter d’être à l’origine d’un dommage.
* Pour **le transport de marchandise**, les usagers ont :
* **l’obligation de procéder au conditionnement de la marchandise, à l’emballage, l’étiquettage, et le remettre au transporteur**.
* Et à l’arrivée, le destinataire a l’**obligation de recevoir la marchandise**, s’il accepte le contrat.

**PARAGRAPHE 2 : LES OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR**

Concernant le transporteur :

* **quelque soit le mode de transport**, son obligation est de **déplacer la personne ou la marchandise d’un point à un autre**, de l’embarquement au débarquement. **C’est cela qui distingue le contrat de transport des contrats voisins (voir supra). Dans le contrat de transport, il n’y a que le déplacement et rien que le déplacement**.
* **En transport de personnes**, **ce déplacement est assortie d’une obligation de sécurité** (obligation de résultat) qui impose au transporteur de transporter le passager **sain et sauf** de l’embarquement jusqu’au débarquement.
* **En transport de marchandise** c’est la même obligation c’est à dire que le déplacement de la marchandise est assortie
* d’une **obligation de garde et de conservation jusqu’à livraison à l’arrivée** cela veut dire qu’il est tenu de prendre soin de la marchandise jusqu’à la livraison. Mais avant cela, il a
* **l’obligation de prendre en charge la marchandise au départ, de la réceptionner des mains de l’expéditeur**.

Cette **opération de réception** est un **simple acte d’exécution du contrat** la règle étant que le contrat de transport de marchandise est un **contrat consensuel**

* A l’arrivée, le transporteur **s’oblige de livrer la marchandise au destinataire sauf s’il n’a pas été payer**, en effet il peut exercer son **droit de rétention sur la marchandise**.

**CHAPITRE 3 : RESPONSABILITE ET REPARATION DES DOMMAGES**

**PARAGRAPHE 1ER: LES USAGERS**

**Les usagers des services de transport sont régis par le droit commun**. En effet, le droit des transport ne règlemente pas la responsabilité et encore moins la réparation des dommages causés par les usagers. C'est-à-dire que **les usagers sont responsables sur la base de la faute prouvée, une responsabilité du fait personnel**. Et s’il doivent réparer ils sont tenus à une **réparation intégrale du dommage**.

**PARAGRAPHE 2 : LE TRANSPORTEUR**

* S’agissant de sa **responsabilité** le transporteur, :
* **en transport de marchandise,** va être **responsable en cas d’avaries, de pertes ou de retard** (avaries particulières).
* **En transport de personnes**, le transporteur sera **responsable en cas de mort, de lésions corporelles ou de retard**.
* Généralement, sa **responsabilité est automatique donc fondée sur une présomption**. Il est présumé responsable ; mais suivant les modes de transport, il s’agira :
* d’une **présomption de faute** ou
* d’une **présomption de responsabilité**.
* S’agissant de la **réparation du dommage**, le transporteur, en général dans tous les modes de transport, **ne répare que sur la base d’un montant fixé par le texte applicable**, on dit qu’il est soumis à **la limitation de responsabilité** (en vérité c’est la réparation qui est limitée). Il ne peut en être autrement que si le transporteur a commis une **faute inexcusable**. Dans ce cas là il sera **déchu du bénéfice de la limitation** qui va l’obliger à **réparer intégralement le dommage**.

Il n’y a pas non plus de limitation de responsabilité lorsqu’en transport de marchandise, l’expéditeur a fait une **déclaration de valeur au départ** car dans ce cas, il faudra **indemniser au prorata de la valeur déclarée.**

**INTRODUCTION GENERALE**

 **1 - DEFINITION DU DROIT DU TRANSPORT**

 **2 - LES CONTRATS VOISINS DU CONTRAT DE TRANSPORT**

 **3 - L’OBJET DU DROIT DU TRANSPORT**

 **4 - L’IMPORTANCE DU TRANSPORT**

 **5 - LES SOURCES DU DROIT DU TRANSPORT**

**PREMIERE PARTIE : LES OPERATIONS VOISINES DU CONTRAT DE TRANSPORT**

 **CHAPITRE PREMIER : LE CONTRAT DE COMMISSION DE TRANSPORT**

 **SECTION 1 : LES REGLES GENERALES DU CONTRAT DE COMMISSION DE TRANSPORT**

* **DIFFERENCES ENTRE CONTRAT DE TRANSPORT ET CONTRAT DE COMMISSION**
* **NATURE ET GARANTIES DE LA REMUNERATION DU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT**

 **SECTION 2 : LE CONTRAT DE COMMISSION DE TRANSPORT EN DROIT OHADA**

 **PARAGRAPHE 1ER: LES MODIFICATIONS AU NIVEAU DE L’APPELLATION DE L’INTERMEDIAIRE**

 **PARAGRAPHE 2 : LE DROIT APPLICABLE AU COMMISSIONNAIRE EXPEDITEUR**

 **PARAGRAPHE 3 : LA RESPONSABILITE DU COMMAISSIONNAIRE EXPEDITEUR**

 **CHAPITRE 2 : LE TRANSPORT MULTIMODAL**

 **CHAPITRE 3 : LA LOCATION DE VEHICULE**

* **DISTINCTION ENTRE CONTRAT DE LOCATION ET CONTRAT DE TRANSPORT**
* **CONTRAT DE LOCATION ET CONTRAT D’AFFRETEMENT**
* **REGIME JURIDIQUE DU CONTRAT DE LOCATION DE VEHICULE**

 **A – LES OBLIGATIONS DES PARTIES**

 **B – LA RESPONSABILITE DES PARTIES**

**DEUXIEME PARTIE : LES REGLES RELATIVES AU CONTRAT DE TRANSPORT**

 **CHAPITRE 1ER: LES PARTIES AU CONTRAT DE TRANSPORT**

 **CHAPITRE 2 : LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES**

 **PARAGRAPHE 1ER: LES DROITS ET OBLIGATIONS DES USAGERS**

 **PARAGRAPHE 2 : LES DROITS ET OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR**

 **CHAPITRE 3 : RESPONSABILITE ET REPARATION DES DOMMAGES**

 **PARAGRAPHE 1ER: LES USAGERS**

 **PARAGRAPHE 2 : LE TRANSPORTEUR**