



UNIVERSITE MOHAMMED Ier
ECOLE NATIONALE DE
COMMERCE ET DE GESTION -
OUJDA



Logistique internationale : Les documents de transport

Travail réalisé par
de

LOUARRADI Rajae 276
Salaheddine

TCHICH Med Oussama 296

A l'attention

Mr. A.

Année universitaire : 2010-2011

PLAN

INTRODUCTION

I- L'organisation du transport international

1. Les professionnels du transport international
 - a. Les Compagnies de transport
 - b. Les organisateurs de transport
 - c. Les transitaires

2. Les conventions internationales de transports
 - a. Présentation des principales conventions internationales
 - b. Champ d'application étendu des conventions internationales
 - c. Failles et faiblesses des conventions internationales

II- Les documents du transport

1. Transport routier
2. Transport maritime
3. Transport ferroviaire
4. Transport aérien

CONCLUSION

INTRODUCTION

Le transport est un élément stratégique qui met en valeur la compétitivité du vendeur. Les entreprises exportatrices choisissent leur mode de transport en fonction du coût, du délai et de la sécurité. D'autres critères tels que la nature du produit, la qualité et le pays de l'acheteur détermineront le choix du mode de transport principal. Les exportateurs confient souvent ces opérations à un partenaire extérieur tel que le transitaire, qui va organiser les prestations logistiques. En effet, le transitaire peut avoir différents rôles. Il peut remplacer l'exportateur dans ses démarches administratives (ex : douane). Il peut négocier les moyens de transports (mandataire) et enfin il peut réunir les envois de marchandises en provenance d'un ou plusieurs expéditeurs, à l'adresse d'un ou plusieurs destinataires, les frais de transport seront ainsi partagés avec plusieurs clients (groupeur).

En fonction du secteur de transport, un document de transport différent est utilisé et des règles spécifiques sont appliquées. Dans le cadre des transports internationaux, une législation uniforme en matière de transport sur le plan international est souvent appliquée entre les pays. Les pays s'engagent spontanément à respecter cette législation internationale des transports, ce qui explique que cette législation internationale ne soit pas en vigueur partout.

I- L'organisation du transport international

Transporter ce n'est plus simplement déplacer une marchandise d'un point à un autre, c'est également assurer la qualité de service qui va avec. C'est pour ce, qu'il faut prendre en compte les paramètres suivants :

- Le mode de transport : Routier, ferroviaire, maritime, aérien, colis postal.
- Les modalités du transport : Complet, groupage, express, combiné, multimodal.
- L'incoterm du contrat : qui en supporte les risques et les frais ?
- Le point de départ, le lieu de livraison, les conditions de pré et post-acheminement.
- Les ruptures de charge et les transbordements
- La distance, la durée.
- La nature des marchandises : périssable, dangereuse ?
- L'emballage : Conventionnel (sacs, palettes, caisses, vrac) ou conteneur ?
- Le poids, le volume des marchandises
- La valeur des marchandises transportées
- Le coût du transport
- Les délais de livraison, l'urgence.
- La réglementation internationale
- Le choix du transporteur

1- Les professionnels du transport international

On en distingue 3 grandes catégories :

A/ Les Compagnies de transport

Ce sont celles qui exécutent le transport, elles sont en général propriétaires de leurs bâtiments et assurent des liaisons continentales ou intercontinentales.

B/ Les organisateurs de transport

Ce sont des commissionnaires de transport qui répondent d'une obligation de résultat vis à vis de leur clientèle, ils organisent et coordonnent, ont le choix des sous-traitants, négocient auprès des compagnies, sont responsables de leurs propres fautes comme celles de leurs sous-traitants. Ils disposent en cela de moyens logistiques importants et proposent à leurs clients importateurs ou exportateurs des services annexes impressionnants : Stockage, distribution, emballage, assurance, formalités douanières, etc. Ils disposent de réseaux qui leur permettent une implantation mondiale autour de correspondants, agents et filiales.

C/ Les transitaires

A l'origine le transitaire désignait un prestataire de service lequel avait un "savoir-faire" dans les opérations courantes de "Transit". C'était avant tout un "agrée en douane" qui bénéficiait (et qui bénéficie toujours) d'un crédit d'enlèvement. (Possibilité d'enlever les marchandises avant le règlement de droits et taxes à l'importation moyennant une caution bancaire).

2. Les conventions internationales de transports

a. Présentation des principales conventions internationales

Le premier mode de transport à se doter d'un régime juridique international a été le chemin de fer, à travers la convention de Berne du 14 octobre 1890. Après la première guerre mondiale, une révision de cette convention s'est imposée et a donné lieu à la signature d'une nouvelle convention regroupant dans deux annexes différentes une convention pour les marchandises et une autre pour les voyageurs et les bagages.

D'autres conventions, parfois inspirées du modèle ferroviaire, ont été signées pour tous les modes de transport.

Aujourd'hui, les principales conventions internationales régissant les contrats de transport sont :

- en transport routier de marchandises, la convention de Genève du 19 mai 1956, dite **CMR** (+ protocole 1978) ;
- en transport ferroviaire, la convention de Berne du 9 mai 1980, dite **COTIF**, comprenant une convention spécifique pour les marchandises, **RU-CIM** (version 1999 : Protocole de Vilnius) et une convention pour les voyageurs et les bagages (RU-CIV) ;
- en transport maritime, d'une part la **convention de Bruxelles** du 25 août 1924, également appelée **règles de La Haye** et ses Protocoles de 1968 et 1979 (**règles de La Haye-Visby**), et d'autre part la convention des Nations Unies du 31 mars 1978, dite **règles de Hambourg** ;
- en transport aérien, la convention de **Montréal** du 28 mai 1999 (laquelle s'est substituée à la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et à ses différents protocoles).

En outre, il convient d'ajouter la convention de Genève du 14 novembre 1975, appelée **convention TIR**, qui est une convention douanière relative au transport international de marchandises ;

b. Champ d'application étendu des conventions internationales

Transport routier : Convention CMR

La convention CMR régit obligatoirement tout contrat de transport de marchandises par route, à titre onéreux, réalisé entre deux pays différents dont l'un au moins est contractant.

La France étant partie contractante, tous les transports routiers au départ ou à destination de son territoire ont vocation à être soumis à la convention.

La CMR prévoit toutefois trois exceptions à son application :

- les transports effectués sous conventions postales ;
- les transports funéraires ;
- les déménagements.

La CMR étant relative au contrat de transport, elle n'a vocation qu'à régir les rapports entre un transporteur et son chargeur. Elle ne s'applique pas, en revanche, au contrat de commission de transport entre un commissionnaire de transport et son donneur d'ordre. F. LETACQ – Droit des transports 5

La convention prévoit l'hypothèse du transport combiné route/mer ou rail/route. Si ce type de transport est effectué sans rupture de charge, la CMR prévoit son application au transport de bout en bout (CMR, art. 2).

Transport maritime : Convention de Bruxelles et règles de Hambourg

Le transport maritime se particularise en ce que deux régimes juridiques différents peuvent exister pour un même transport, celui de la convention de Bruxelles de 1924 et celui des règles de Hambourg de 1978.

La convention de Bruxelles de 1924 (dite Règles de La Haye) s'applique si le transport est international et dès qu'un connaissement (BL) a été émis dans un Etat signataire.

Cette convention a été modifiée par un protocole de 1968 (règles de Visby) qui étend son champ d'application. Les règles de La Haye-Visby s'appliquent au connaissement relatif à un transport maritime international si le BL est émis dans un Etat contractant, ou le transport a lieu au départ d'un port dans un Etat contractant, ou le BL comporte une clause paramount. La France est partie aux règles de La Haye -Visby.

Les règles de Hambourg de 1978, quant à elles, vont plus loin puisqu'elles soumettent à leurs dispositions tout transport maritime à destination d'un Etat partie dès lors que le contrat est constaté dans un connaissement ou tout autre document tel que un "sea way bill" ou un "data freight receipt". Elles s'appliquent aussi, si le port de chargement ou celui de déchargement est dans un Etat contractant ou si le BL renvoie à la contention.

Transport ferroviaire : Convention COTIF (RU-CIM)

En transport ferroviaire, la COTIF dans sa version 1999 est applicable à tout contrat de transport ferroviaire à titre onéreux, dès lors que le lieu de prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est un Etat partie à la COTIF et lorsque les parties au contrat conviennent que leur contrat est soumis à ces règles. La COTIF ne conditionne plus son application à l'émission d'une lettre de voiture internationale comme dans sa version 1980.

Transport aérien : Convention de Montréal 1999

Elle vise tous les transports aériens (personnes - bagages - marchandises) dans lesquels le point de départ et le point de destination sont situés :

- soit sur le territoire de deux Etats contractants à la convention ;
- soit sur le territoire d'un même Etat contractant, si une escale est prévue sur le territoire d'un autre pays même si ce dernier n'est pas contractant.

La convention de Montréal prévoit, de plus, que le transport doit être effectué à titre onéreux, ou à titre gratuit mais à condition dans ce dernier cas qu'il soit réalisé par un transporteur professionnel, c'est à dire par une compagnie aérienne.

A la différence de la convention de Varsovie, la convention de Montréal n'impose plus, pour les marchandises, une lettre de transport aérien (LTA) sur support papier portant la mention de l'application de la convention et des limitations de réparation qu'elle prévoit.

C. Failles et faiblesses des conventions

Si l'objectif premier des conventions internationales est l'unification du droit et des règles relatives à l'exécution du contrat, celles-ci ne sont toutefois pas exemptes d'imperfections. On peut relever comme principaux griefs à leur encontre :

- leur mutisme sur certains points : par exemple ni la CMR ni la convention de Bruxelles ne définissent avec précision la livraison ; la CMR ne fixe pas à qui incombe les opérations de chargement du véhicule ou de déchargement ; il appartient donc soit aux parties, soit au droit national de combler ces lacunes ;
- leur formalisme rigoureux sur d'autres points, exemple : l'obligation de certaines mentions sur les documents de transport (notamment le renvoi à la CMR) ;
- leur manque de clarté de certaines dispositions, exemple : les difficultés d'interprétation et d'application des notions de transports combinés et de transports successifs dans la CMR ;
- le vieillissement de certaines dispositions : à l'exception de la COTIF en transport ferroviaire, aucune convention n'a prévu un système de révision périodique permettant de mettre à jour l'ensemble de ses dispositions.

II- Les documents du transport

Le contrat de transport international est constaté par un document dont le modèle est généralement uniforme pour chaque mode de transport.

1. Transport routier

Le transport routier utilise 3 types de véhicule:

- Les véhicules d'une pièce (camions)
- Les véhicules articulés (tracteur + semi-remorque)
- Les trains routiers articulés (camion + remorque)

CMR : Convention Marchandises Routiers

Le document écrit est une lettre de voiture CMR. Selon la convention, la lettre de voiture CMR est établie en trois exemplaires dont un est remis à l'expéditeur, le second accompagne la marchandise et le troisième est conservé par le transporteur (en fait, les carnets préimprimés de lettres de voiture comprennent cinq exemplaires : expéditeur, destinataire, marchandise, transporteur et une souche restant dans le carnet).

Si la marchandise doit être chargée à bord de plusieurs véhicules, l'expéditeur mais également le transporteur peuvent demander l'établissement d'une lettre de voiture par véhicule. Il s'agit ici d'une option qui ne se retrouve pas en ferroviaire où les RU-CIM prévoient qu'une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.

- Ils n'ont pas de caractère négociable.

2. Transport maritime

Le transport maritime distingue deux intervenants qui participent au contrat de transport : le chargeur et l'armateur.

- Le chargeur, représente la marchandise. Ce peut-être l'expéditeur réel, un mandataire de celui-ci (transitaire) ou le destinataire de la marchandise.
- L'armateur (compagnie maritime) représenté en général par un agent.

Bill of Lading

En droit maritime le transporteur doit sur la demande du chargeur lui délivrer un titre dès qu'il a pris en charge la marchandise.

Le connaissement (en anglais : Bill of lading) est le titre donnant droit à la remise de la marchandise à destination. Le destinataire doit donc en disposer si, après l'arrivée du navire à destination, il entend retirer sa marchandise.

Les fonctions du connaissement :

- le connaissement est en premier lieu l'écrit qui prouve le contrat entre le chargeur et le transporteur (preuve du contrat) ;
- c'est en second lieu la preuve que le capitaine a reçu les marchandises qui sont décrites sur le document (preuve de la réception) ;
- c'est en troisième lieu un titre représentatif de la marchandise (document négociable). Sa transmission à des ayants droits ou au destinataire transfère la possession de la marchandise (connaissement à ordre ; à personne dénommée

ou au porteur). Il permet à celui qui le détient de réclamer la marchandise à l'arrivée ;

- Il peut être transmissible par voie d'endos.

DIVERS POINTS A VERIFIER :

- ✓ Déterminer s'il est émis par une compagnie maritime ou son agent.
- ✓ Clauses générales du contrat de navigation (généralement au dos).
- ✓ Signature du capitaine.
- ✓ Nombre d'exemplaire émis.
- ✓ Nom du navire.
- ✓ Port du départ / Port d'arrivée.
- ✓ Mention "**CHARGE**" ou "**ON BOARD**" ou "**SHIPPED**" ou similaire.
- ✓ Condition de paiement du fret : "**Frêt Payé**" ou "**Frêt Payable à Destination**".
- ✓ Nom du chargeur
- ✓ Nom du destinataire : "**Nominatif**" - "**Straight**" ou "**à Ordre**".
- ✓ Eventuellement vérifier la suite des endos.
- ✓ Désignation de la marchandise
- ✓ Marques et poids qui doivent coïncider parfaitement avec les autres documents.

3. Transport ferroviaire

Il ne faut pas considérer le transport ferroviaire international comme un mode de transport marginal même s'il est vrai que certaines réalités économiques et politiques limitent l'usage du train dans le transport des marchandises d'un pays à l'autre.

Cependant, seules les entreprises structurées, c'est à dire disposant d'embranchement ferroviaires peuvent trouver un intérêt réel d'utiliser le rail sur des distances importantes. De plus la nature des marchandises expédiées se limite aux envois pondéreux, aux masses indivisibles et aux marchandises dangereuses (Industrie automobile, chimique, pétrochimique, par exemple).

Le document est une lettre de voiture internationale ferroviaire dont le modèle est identique pour tous les réseaux de chemins de fer. Le formulaire se compose d'une liasse de plusieurs feuillets numérotés (comme en transport routier).

Le contrat est à personne dénommée et une seule personne doit être inscrite comme expéditeur ou comme destinataire.

- La lettre de voiture constitue un reçu de la marchandise, un reçu des frais payés au départ et un titre qui confère à l'expéditeur le droit de modifier le contrat en cours de transport.

- La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissement maritime et ne constitue pas un titre négociable

La lettre de transport originale voyage avec le wagon et seul le D.L.V duplicata de lettre de voiture, est remis à l'expéditeur. Il porte le timbre daté des chemins de fer, gare de départ, et précise le numéro du wagon en indiquant s'il s'agit ou non d'un wagon complet.

4. Transport aérien

L'intérêt du transport aérien, c'est sa rapidité et sa sécurité. En contrepartie, le coût est plus élevé mais la rapidité permet des livraisons fréquentes.

Les différents intervenants en transport aérien sont :

- L'agent de fret aérien qui organise le transport principal,
- Le transitaire commissionnaire, mandataire, qui assure les opérations et les formalités relatives au transport.

Concernant le matériel utilisé, deux types d'appareils participent au transport international de marchandises :

- Les avions mixtes : ils transportent à la fois des passagers et du fret (ne convient pas aux produits dangereux et peut causer des retards car la poste est prioritaire).
- Les avions cargo qui ne transportent que des marchandises.

LTA Lettre de transport Aérien

Le transport aérien de marchandises donne lieu à l'établissement d'une lettre de transport aérien (LTA ; art 4 conv. Montréal).

La LTA peut être remplacée par tout autre moyen informatique. Si tel est le cas l'expéditeur peut demander un récépissé. Comme pour les autres documents présentés, la LTA a une fonction de preuve du contrat et de la prise en charge de la marchandise.

Sur les mentions (LTA ou Récépissé) : l'article 5 de la convention en prévoit 3 :

- l'indication des points de départ et de destination y compris le numéro de vol ;

- l'indication des escales lorsqu'elles sont prévues et que le point de départ et de destination sont situés dans le même Etat ;
- la mention du poids de l'envoi.