



DROIT DU TRANSPORT INTERNATIONAL

Académie Regionale des Sciences
et Techniques de la Mer - E.S.T.M.

MASTER 1,2

Année académique 2023-2024

Cours du Lieutenant-Colonel AMANI Yao
Administrateur des Affaires Maritimes et Portuaires

SYLLABUS DU COURS

Droit du transport international

Cours dispensé par :

Lieutenant-Colonel AMANI Yao

Administrateur des Affaires Maritimes et Portuaires

Durée : 25 - 37heures

1. MOTIVATION(S)/BUT(S) DE L'ENSEIGNEMENT DU MODULE

Les mers et les océans occupent plus des deux tiers de la superficie du globe et la géographie a conféré au transport maritime une vocation à l'universalité faisant de ce type de transport le mieux en vue, en terme de volume. Le transport maritime n'en demeure pas moins le seul mode de transport. Il importe d'instruire les étudiants de l'Ecole Supérieure des Transports Maritimes sur certaines notions liées au transport par mer, mais aussi et surtout par les airs et par la voie terrestre.

2. PREREQUIS

Pour tirer le maximum de bénéfices de cette formation, les apprenants doivent avoir au moins le niveau BAC+2/ BAC+3.

3. APPRENTISSAGES ET COMPETENCES VISEES

OBJECTIF PEDAGOGIQUE GENERAL

Ce cours vise à apporter aux apprenants les connaissances relatives aux différentes règles qui gouvernent le transport de marchandises, de voyageurs quel que soit le mode de transport utilisé : voie maritime, voie aérienne, voie terrestre. Il permet aux apprenants de savoir les différents contrats et les responsabilités qui pèsent sur le transporteur dans l'exécution du contrat de voyage ainsi que les moyens mis en œuvre pour les dommages causés au destinataire de la marchandise ou au voyageur lui-même. Ceci en vue d'une gestion efficiente de la marchandise ou du voyageur lors du déplacement, de la livraison ou de l'arrivée du voyageur.

OBJECTIFS PEDAGOGIQUES SPECIFIQUES

Au terme de la formation, les apprenants doivent être capables de :

1. faire une distinction entre les différents types de transport international ;
2. faire la différence entre les différentes conventions dans le domaine du transport international ;
3. savoir les sources des conventions dans le transport international;

4. savoir comment les contrats sont conclus et comment calculer les dédommagements en matière de droit international.

4. CONTENU ET PROGRESSION DE L'ENSEIGNEMENT

Le cours portant sur le droit du transport international est structuré en quatre parties : la notion de droit international du transport, le contrat de transport, l'exécution du contrat et responsabilités et enfin les auxiliaires du transport maritime. Les parties comportent chacune trois chapitres. C'est un ensemble de douze (12) chapitres qui partent des notions de droit du transport international ou droit international du transport jusqu'à l'étude de l'espace aérien en mettant en exergue les différentes conventions internationales en relation avec le type de transport.

5. REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Conventions internationales et Protocoles

- Convention CMR : Convention sur le transport Routier de Marchandises (1956, Genève) ;
- Convention TIR : Transport International Routier ;
- Convention CIM (Convention Internationale des Marchandises);
- Convention de Berne du 14 octobre 1890 ;
- Convention de Varsovie (1929) ;
- Convention de Montréal (1999) ;
- Convention de Chicago (1944) ;
- Convention de Bruxelles (1924) dite Règles de la Haye ;
- Convention de Hambourg (1978) ;
- Protocole de 1968 amendant les Règles de la Haye de 1968 et entré en vigueur en 1977 ;
- Protocole de 1979 amendant les Règles de la Haye telles que modifiées par le Protocole de 1968, et entré en vigueur en 1984;
- Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer.

Code international

- Code international de gestion de la sécurité (Code ISM)

Lois

- Loi n°2017- 442 du 30 juin 2017 portant Code maritime

Décrets

- Décret n°2020-46 du 15 janvier 2020 portant règlementation de la navigation sur les voies d'eau intérieures ;

- Décret n°2020-330 du 11 mars 2020 fixant les modalités d'application des mesures relatives à la sûreté des navires et des installations portuaires.

°Arrêtés :

- Arrêté n°336/SEMTAM/DGAMP/DGMRE du 26 février 2020 portant prévention de l'abus de l'alcool et de l'usage de la drogue à bord des navires et plateformes pétrolières

°Module de cours

- **Professeur COULIBALY CLIMANLO Jérôme**, Cours de droit maritime
- **Col. BLEDE Gbaka Barthelemy**, Cours de transports maritimes

°Ouvrages

- Droit international public, David **Ruzié** et Gérard **Teboul**, 25^e édition, **Dalloz, 2019**.
- Transporter à l'international, Denis **Chevalier** et François **Duphil**, 4^e édition, **Foucher**

Introduction

Les mers et les océans occupent plus des deux tiers de la superficie du globe. La géographie a conféré au transport maritime une vocation à l'universalité. L'histoire, pour sa part, a décidé que les espaces marins sont le plus souvent des frontières naturelles, de sorte que le transport maritime a, par nature, une vocation internationale.

L'internationalisation du transport n'est pas l'apanage du seul transport maritime. Les autres formes de transport jouent un rôle primordial dans le commerce international et permettent au tant que possible de desservir les pays en transportant soit des passagers soit des marchandises de tout genre. Dès lors, la notion de transport devient plus large et prend en compte à la fois le volet maritime, aérien, ferroviaire et terrestre.

Les transports s'entendent comme des déplacements de personne ou de chose d'un point à un autre par le moyen d'engins mobiles. Le droit des transports recouvrent donc des opérations très diverses et il existe plusieurs catégories de transports. On peut classer les transports en fonction de leur objet en distinguant le transport de marchandises ou de choses et le transport de personnes ou de passagers.

A un moment où le transport multimodal gagne en importance, l'on est en droit de s'interroger sur les règles qui gouvernent le transport de façon générale et en particulier sur le volet routier, ferroviaire, aérien et maritime.

Qu'entendons-nous par droit du transport international ou droit international des transports?

Première Partie : NOTION DE DROIT INTERNATIONAL DU TRANSPORT

Le droit international du transport est un droit qui réglemente les transports de voyageurs ou de marchandises d'un pays vers un autre ; ces déplacements s'opérant grâce à un engin mobile. Ce droit relève des conventions internationales. Le droit des transports décrit les mécanismes juridiques qui assurent et organisent le transport et jugule ou règle les conséquences. Le développement constant du transport marchand international a également provoqué en droit interne l'adoption de contrat-types et à l'échelon international de conventions uniformes.

Il existe une diversité de moyens de transport, les plus connus qui ont retenu l'attention de la communauté internationale et qui font l'objet de réglementation sont le transport maritime, ferroviaire, routier et aérien.

Chapitre I : L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

En Côte d'Ivoire, l'organisation des transports repose sur des structures administratives et professionnelles chargées de mettre en œuvre la politique ivoirienne de transport. Ainsi, le Ministère des Transports a en charge le transport maritime et fluvio-lagunaire, le transport terrestre, le transport aérien, le transport ferroviaire.

I- LE TRANSPORT MARITIME

Le transport maritime est le transport qui s'effectue par mer et qui utilise le navire comme moyen de transport. Le navire de mer étant l'outil principal de l'industrie du transport maritime, il importe de donner brièvement quelques aspects de son statut administratif.

Au sens de l'article 65 du Code maritime ivoirien, le terme *navire désigne tout engin flottant de nature mobilière, quel que soit sa jauge, sa forme, ou son mode de propulsion et qui est affecté à titre principal à une navigation maritime. Tout navire jouit de la nationalité de l'Etat dont il bat pavillon.*

Selon la Convention du Travail Maritime, 2006, navire désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire.

A- LES CARACTERISTIQUES DU NAVIRE (Ship's particulars)

A1- La personnalité juridique du navire

Comme une personne physique, le navire de mer est une chose qui possède une individualité. Le navire naît, possède un nom, une nationalité, un domicile (son port d'attache), des pièces d'identité (papiers de bord), une activité lucrative ou de plaisance.

Le navire travaille, vieillit et meurt de mort douce (dépècement) ou violente (perte par évènement de mer).

L'attribution du pavillon, c'est-à-dire d'une forme de nationalité aux navires, est régie par les textes de droit national. En effet, chaque Etat fixe ses propres conditions comme il l'entend et le droit international est peu contraignant sur la question. L'article 5 de la convention de Genève sur la haute mer exige qu'il existe entre l'Etat et son pavillon maritime un lien substantiel, au moins de nature administrative. Ce lien est à la fois la conséquence et la condition de l'immatriculation du navire.

La loi du pavillon assure la juridicité de la haute mer et offre un rattachement stable au navire, en quelques eaux qu'il se trouve.

A2- La jauge du navire

La rentabilité commerciale du navire dépend de l'importance de son volume intérieur affecté aux marchandises. Le jaugeage est l'opération qui a pour objet de constater ce volume intérieur. L'unité de jaugeage est le tonneau qui correspond à un volume de 2,83m³.

On distingue : la jauge brute totale, la jauge brute et la jauge nette.

- **La jauge brute totale (JBT)** qui est égale au volume intérieur du navire augmenté des superstructures.
- **La jauge brute (JB)** qui est égale à la jauge JBT diminuée du volume des espaces qui ne sont pas utilisés pour l'exploitation commerciale du navire (double fonds, water-ballast etc.)

- **La jauge nette(JN)** qui est égale à la JB diminuée du volume des locaux de l'équipage, machines, chaufferie, soutes et magasins. Elle représente la capacité commerciale du navire.

A3- La navigation maritime (Usage du navire)

Le navire de mer étant principalement destiné à la navigation maritime, cette navigation a besoin d'être précisée. Selon l'article 93 du code maritime ivoirien, la navigation maritime est la navigation qui s'effectue en mer et dans les parties des fleuves, lagunes, rivières et jusqu'au premier obstacle permanent qui s'oppose au passage des navires ou jusqu'à une limite fixée par décret pris en Conseil des ministres.

La navigation intérieure est la navigation qui s'effectue à l'intérieur des lignes de base en lagune, dans les rivières, fleuves, lacs et étangs.

Les navigations maritimes et intérieures comprennent :

- La navigation de commerce relative au transport de marchandises et de passagers ;
- La navigation de servitude et de circulation ;
- La navigation de pêche ;
- La navigation de plaisance ;
- La navigation offshore.

La navigation maritime ainsi définie peut être classée en fonction de deux paramètres :

1/ Classification selon l'**objet** de la navigation.

- **Navigation à but lucratif** : pêche, pilotage, commerce (transport de biens et de personnes ainsi que les services de servitude à savoir remorquage, dragage).
- **Navigation à but non lucratif** : plaisance

La navigation de plaisance est la navigation pratiquée par les navires de plaisance à but sportif, récréatif et non lucratif.

Le navire de plaisance peut se définir comme tout navire ou engin de toute taille, doté d'une motorisation supérieure à dix chevaux réels, ou tout navire ou engin de navigation de plus de cinq mètres de long ou tout engin à voile dont la voilure constitue le mode principal de propulsion.

2/ Classification selon les **zones et la durée** de la navigation.

Au niveau du commerce, l'on distingue :

- le **long cours** qui est une navigation qui s'étend aux mers lointaines ;
- le **cabotage** qui est une navigation qui couvre une aire de moyenne étendue (cabotage national ou international, l'Afrique notamment) ;
- la navigation **côtière** qui est une navigation qui s'effectue dans les eaux proches du port d'attache.

Au niveau de la pêche, l'on distingue plusieurs catégories.

Le terme « marins-pêcheurs » regroupe des activités professionnelles très différentes et les conditions d'exercice de ce métier varient considérablement en fonction des critères suivants :

- le genre de navigation (petite pêche, pêche côtière, pêche au large, grande pêche) ;
- la taille du bateau (de 4 à 100 mètres) ;
- la technique de pêche utilisée (chalut, filet, senne, casier, drague, palangre, ligne...) ;
- les zones de pêche fréquentées ;
- les espèces capturées ;
- la production visée.

Tout comme le métier de « marin au commerce », celui de « marin-pêcheur » est multiple et sous-tend des réalités techniques et sociales.

B- LA CLASSIFICATION DES NAVIRES

La locution « transport maritime» ne reflète que partiellement l'ensemble des activités qu'elle recouvre. Les navires de commerce, identifiés comme tels par l'administration, assurent les missions nombreuses et variées de cette branche ; ces missions engendrent la construction puis l'exploitation de navires extrêmement différents.

L'on distingue au sein de la flotte de commerce une flotte de transport (laquelle se répartit entre une flotte pétrolière, une flotte de navire de charge et une flotte de navires à passagers) et une flotte de services maritimes. Sur la base de cette classification, nous proposons un tableau synthétique de classification des navires de commerce qui souligne la grande diversité de ces derniers puisqu'il fait apparaître 28 types de navires.

Quelques indicatifs de mode de propulsion des navires :

- S/S (Steam Ship) : propulsion à vapeur ;
- M/V (Motor Vessel) : navire à moteur à combustion interne ;
- T/S (Turbine Ship) : navire à turbine ;
- N/V (Nuclear Vessel) : propulsion nucléaire.

Navires de transport	Navires pétroliers ou <i>Navires citernes</i>	Navire transporteur de brut "Pétrolier"
		Navire transporteur de raffiné "Pétrolier"
		Navire transporteur de gaz GNL/GPL "Gazier"
		Navire transporteur de produits chimiques "Chimiquier"
	Navires de charge	Vraquier
		Porte-conteneur
		Roulier
		Cargo
		Transporteur de voitures
	Navires à passagers	Paquebot
		Transbordeur ou "Ferries"
		Yacht
		Autre navire à passagers
Navires de services maritimes	Navires spécialisés	Câblier
		Navire de recherche sismique
		Navire océanographique
		Drague
		Remorqueur de haute mer
		Support de travaux maritimes
	Navires de service off-shore	Navire ravitaillleur de plates-formes "PSV" ou "supply"
		Navire ravitaillleur remorqueurs releveurs d'ancres "AHTS"
		Ravitailleur multi-rôle : "Multi-Purpose Supply Vessel"
		Transport de personnel
		Navire d'assistance : "FSIV / Fast Support Intervention Vessel"
	Navires de service portuaire	Remorqueur portuaire
		Vedette de lamanage
		Vedette de pilotage "Pilotine"
		Navire de sondage

Cette liste n'est pas exhaustive

II- LE TRANSPORT AERIEN

Le transport aérien est le transport qui s'effectue par air au moyen de l'avion. Ce moyen de transport est réservé à une catégorie de personnes, généralement les hommes d'affaires ; des nantis, en un mot. Il y a les compagnies de transport aérien affecté à l'international desservent la Côte d'Ivoire. Au plan national, nous

avons **Air Côte d'Ivoire** dont le coût des billets n'est toujours pas à la portée de tous. L'aviation civile reste soumise aux conventions internationales.

En droit de la mer, la souveraineté de l'Etat sous-jacent s'exerce au-dessus de son territoire (terrestre et maritime). La Convention relative à l'aviation civile internationale, signée le 7 décembre 1944 à Chicago, connue aussi sous le nom de **Convention de Chicago**, a instauré **l'Organisation de l'aviation civile internationale** (OACI), agence spécialisée des Nations unies qui est chargée de la coordination et de la régulation du transport aérien international.

L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à:

- (a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier;
- (b) encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques;
- (c) encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale;
- (d) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique;
- (e) prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable;
- (f) assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international;
- (g) éviter la discrimination entre États contractants;
- (h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;
- (i) promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

III- LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire est le transport qui s'effectue au moyen du train. Ce moyen de transport existe dans notre pays depuis belle lurette. La première compagnie de transport ferroviaire avait pour

nom la Régie Abidjan Niger (RAN) bien que n'étant jamais arrivé au Niger. Aujourd'hui, cette compagnie de transport par train s'appelle SITARAIL (Société Ivoirienne de Transports par les Rails). A l'époque de la RAN, il y avait des trains de voyageurs et des trains de marchandises qui parcouraient la Côte d'Ivoire du nord au sud.

IV- LE TRANSPORT TERRESTRE ou ROUTIER

Le transport terrestre ou routier est le transport qui s'effectue au moyen de véhicules. Il est de loin, le moyen de transport le plus développé dans notre pays et dans la sous-région. La plupart des déplacements se font en véhicule aussi bien en Côte d'Ivoire que dans les autres pays de la sous-région. Le parc automobile ivoirien reste remarquable en témoigne les nombreux accidents et les embouteillages dans certaines grandes agglomérations.

Chapitre II : LES AUXILIAIRES DU TRANSPORT MARITIME

I- DIFFERENTS MODES D'EXPLOITATION DES NAVIRES

Il y a diverses manières d'exploiter un navire : en lignes régulières ou à la cueillette.

A- L'exploitation en ligne régulière (Liner trade)

Cette méthode est comparable à la façon d'exploiter un autobus avec les arrêts fixes entre plusieurs sites régulièrement desservis. Ainsi, exploiter des navires en ligne régulière impose l'annonce de la desserte d'une rangée de ports dans un secteur géographique bien déterminé avec des horaires connues à l'avance.

L'exploitation des navires en ligne régulière donne lieu à l'établissement d'un contrat de transport conclu par le chargeur et le transporteur connu sous le nom de connaissance « Bill of lading » ou BL.

Ce document qui représente à la fois le contrat de transport, est la preuve de l'embarquement des colis et permet de retirer les marchandises à destination. La liste récapitulative est appelée le manifeste.

L'armement de ligne régulière possède un réseau d'agences qui le représentent dans les différents ports d'escale.

Le rôle de ces agences est de collecter le fret et de s'occuper de formalités documentaires liées au passage du navire dans le port.

B- La navigation vagabonde ou à la cueillette (Tramping)

Cette méthode consiste à exploiter un navire pour satisfaire une demande précise. On utilisera alors le navire correspondant à la quantité des biens et des personnes à transporter sans arrêt durant le voyage. Le navire sera par conséquent affréter pour un transport occasionnel.

Le contrat conclu entre le fréteur et l'affréteur s'appelle le contrat d'affrètement ou charte-partie (Charter party). La charte-partie est le document de base des contrats d'affrètement au voyage et à temps. Elle énumère, dans un langage souvent imagé, les obligations de chacune des parties.

Il existe divers types d'affrètement :

- l'affrètement à temps (time charter), il est conclu pour une durée déterminée (année ou mois) en cas d'affrètement coque nue (*bareboat charter* ou *demise charter*) qui est une variante de l'affrètement à temps, c'est l'affréteur qui doit armer le navire.
- l'affrètement au voyage (voyage charter), c'est la location d'un navire pour un voyage déterminé, d'un port à un autre, pour une cargaison précise.
- l'affrètement d'espace ou affrètement spot (fret charter) il consiste à la location d'une partie du navire pour le transport de cargaison de moindre importance.

II- LE CHARGEUR(Charper)

On appelle chargeur les industriels et les commerçants, lorsqu'ils sont utilisateurs de transport pour se transférer la propriété et la disposition d'une marchandise. En Côte d'Ivoire, nous avons l'Office Ivoirien des Chargeurs(**OIC**).

L'Office Ivoirien des chargeurs (OIC) est un Conseil de Chargeurs, c'est-à-dire, un organisme qui représente et défend les intérêts des importateurs et exportateurs, utilisateurs des services de transports dans le cadre de l'acheminement de leurs marchandises.

C'est le premier Conseil des Chargeurs créé en Afrique au sud du Sahara, en application des recommandations de la deuxième Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) tenue à New Delhi en 1968 et qui

exhortait tous les pays en développement à se doter d'un instrument de maîtrise de leurs dessertes maritimes. Les chargeurs qui sont les usagers des transports maritimes peuvent être répartis en deux groupes :

1/ Les grands chargeurs

Ce sont ceux qui expédient des cargaisons suffisamment volumineuses et homogènes (pétrole, grains, gaz liquéfié...) pour occuper un navire entier. Ils se réservent par conséquent l'usage exclusif d'un navire spécialisé (pétrolier, vraquier, gazier etc...) pour effectuer leur transport, c'est le cas en Côte d'Ivoire des sociétés comme la SIR, l'OCAB, la SMB etc... Le transport effectué pour le compte de cette première catégorie de chargeurs se fait sous charte party.

2/ Les petits chargeurs

Ce sont ceux qui expédient des cargaisons de moindre importance et non homogènes, n'occupant de ce fait qu'un espace restreint à bord. Ce transport se fait sous le couvert d'un connaissance par l'affrètement d'espace.

3/ Rôle du chargeur

- a) Préparer la marchandise
 - Produire la marchandise
 - S'approvisionner en emballage maritime
- b) Chercher un navire adapté à sa cargaison
 - Cas de cargaisons volumineuses et homogènes : le chargeur s'adresse à un intermédiaire nommé courtier d'affrètement pour l'affrètement d'un navire entier ;
 - Cas de cargaison non homogène : le chargeur s'adresse soit à un transitaire, soit directement au représentant commercial d'une compagnie maritime pour affréter un espace sur un navire.
- c) Acheminer la marchandise au port d'embarquement une fois le navire trouvé, les marchandises sont expédiées au port d'embarquement soit par les moyens propres du chargeur soit par l'intermédiaire d'un transporteur terrestre.

Les auxiliaires du transport maritime sont des opérateurs qui interviennent dans la chaîne du transport multi modal. Ils sont composés essentiellement de consignataires, de manutentionnaires, d'avitaillateurs, d'assureurs maritimes, de

sociétés de courtage et garbage. On peut ajouter aussi à ce groupe une seconde catégorie appelée main d'œuvre auxiliaire que sont les dockers.

III- LE CONSIGNATAIRE MARITIME (Ship's Agent)

Autrefois, avant toute expédition maritime, le Capitaine devait s'occuper de tous les besoins du navire lors de son escale dans le port, à savoir :

- la prévision d'entrer au port ;
- la réservation d'un poste à quai ;
- la réservation du pilote et du remorqueur ;
- régler les problèmes de chargement et de déchargement du navire ;
- régler les problèmes administratifs avec par exemple les services portuaires, douaniers et maritimes.

Ces problèmes autrefois simples et limités sont devenus de nos jours nombreux et complexes. En conséquence, ils ne peuvent plus être résolus par le seul capitaine comme autrefois. C'est ainsi qu'est apparu le consignataire maritime qui n'est rien d'autre que le correspondant du navire pour répondre aux besoins d'exploitation de celui-ci.

Est réputé consignataire maritime, toute personne morale, auxiliaire du transport maritime, chargé pour le compte de l'armateur ou du transporteur maritime, de recevoir et de délivrer les marchandises ainsi que de pourvoir, le cas échéant, aux besoins du navire et/ou de l'équipage. Il apparaît nettement que le consignataire maritime est le mandataire d'un ou de plusieurs armateurs dans un port pour le besoins d'exploitation des navires appartenant à ces armateurs. On peut citer en ce qui concerne la Côte d'Ivoire, les sociétés de consignation comme CIAM, SUPERMARITIME, ATHENA, SOGENA etc...

Le consignataire maritime est à distinguer de l'agence maritime. On parle d'agence maritime lorsqu'un armateur met en place dans le port d'escale de ses navires un service maritime pour l'exploitation exclusive de ses navires. C'est le cas en Côte d'Ivoire des sociétés comme Maersk Line, Bolloré, MSC.

Le rôle du consignataire maritime peut être regroupé en deux points :

- le recrutement du fret pour le navire ;

- l'assistance au navire lors de son passage au port et suivi des formalités techniques et administratives.

Avant l'escale du navire

Le consignataire prépare l'escale du navire :

- Réservation du fret à l'export auprès des chargeurs(Booking) ;
- Réservation du poste à quai ;
- Réservation du pilote et du remorqueur auprès des services portuaires ;
- Envoi des avis d'arrivée du navire ;
- Préparation des avances monétaires et les opérations de manutention ;
- Préparation de l'avitaillement maritime : mouvement d'équipage, opération de soutage et approvisionnement en vivres, pièces de recharge etc...

Pendant l'escale du navire

Le consignataire :

- Organise en rapport avec les chargeurs, le manutentionnaire et le second capitaine la manutention du navire. A cet effet, il doit rester en contact avec les chargeurs en vue de les relancer pour l'approvisionnement du navire ou l'évacuation des marchandises débarquées.
- Pourvoir aux besoins du navire, du capitaine et de l'équipage: (avitaillement en eau, vivres, soute), vaccinations et éventuellement hospitalisation, etc...
- Fait préparer et signer au besoin les documents de transport, notamment le connaissement ;
- Etablit le rapport et le compte d'escale.

Après le départ du navire

Le consignataire doit :

- Instruire ou faire instruire les réclamations et requêtes sur colis en fausse route ;
- Répondre devant les services compétents, les infractions et autres fautes commises par le navire lors de son passage au port ;
- Tenir l'armateur et le consignataire informés du départ navire pour le prochain port.

En permanence

Le consignataire doit :

- Informer l'armateur des modifications techniques, commerciales et réglementaires ou légales intervenues. Exemple : décisions administratives, douanières etc...
- Tenir l'armateur informé des tendances du marché du fret ;
- Porter à sa connaissance les modifications dans l'exploitation portuaire, exemple : amélioration dans le port, extension des quais, cadence de la manutention, acquisition de nouvelles générations d'équipement de manutention.

IV- LE MANUTENTIONNAIRE PORTUAIRE

Dans l'histoire des transports maritimes, les manutentionnaires n'ont pas toujours existé. La raison est qu'au début de la navigation commerciale, les colis transportés n'étaient pas très lourds compte tenu des caractéristiques techniques des navires de l'époque. L'équipage pouvait alors faire la manutention de ces colis : chargement et arrimage au départ du navire puis désarrimage et déchargement à l'arrivée.

L'accroissement du trafic maritime et les tonnages des navires ont fait de la manutention portuaire une profession entière.

Le manutentionnaire moderne ne s'est pas limité à ces opérations physiques. Il a été conduit par la force des choses à assurer des fonctions de réception et la garde des marchandises à l'embarquement et au débarquement.

Est réputé Manutentionnaire portuaire, toute personne morale, auxiliaire du transport maritime, chargée d'accomplir toutes les opérations d'arrimage, de chargement et de déchargement des marchandises, les opérations de mise et reprise des marchandises sous hangar et sur terre-plein ou dans les magasins, de même que la garde et la conservation des marchandises destinées à être chargées ou qui ont été déchargées dans les ports de la Côte d'Ivoire.

On distingue la manutention spécialisée de la manutention ordinaire. La manutention spécialisée est celle qui consiste à implanter des installations spécifiques pour le déchargement ou le chargement de produits spéciaux. Exemple les installations de GMA pour décharger la farine de blé.

Les deux principales fonctions du manutentionnaire portuaire sont :

1/ La manutention des marchandises

Ce sont des opérations purement physiques conduites par des spécialistes : le manutentionnaire-terre et le manutentionnaire-bord.

A- Le manutentionnaire-terre

Son rôle consiste à :

- Prendre livraison de la marchandise délivrée soit par le transitaire (à l'export) soit par le bord (à l'import) ;
- Transférer et stocker les marchandises sous entrepôt ou sous terre-plein ;
- Assurer l'approche des marchandises sous palan.

B- Le manutentionnaire-bord(Stevedore)

Son travail se fait long du bord, de sous palan à navire et de navire à sous palan. Sa fonction est de charger et d'arrimer ou de désarrimer et de décharger les marchandises sans en avoir la garde à aucun moment.

2/ La réception, la reconnaissance et la garde des marchandises

Ces opérations essentiellement juridiques sont accomplies par le manutentionnaire-terre.

- A l'exportation

Le manutentionnaire-terre assure la bonne conservation des marchandises, les prend en charge à leur embarquement et s'assure de leur conformité avec le bon d'embarquement délivré par le transitaire.

- A l'importation

Le manutentionnaire-terre assure au déchargement la bonne conservation des marchandises avant leur remise au destinataire sur présentation des bons de livraison de la compagnie de navigation et de la Douane.

Il prend toutes les mesures nécessaires pour le compte de qui de droit chaque fois qu'il prend en charge les marchandises. C'est la raison pour laquelle il procède à un pointage systématique et contradictoire avec le bord au moment de la mise à bord de la marchandise ainsi qu'à leur arrivée à destination.

V- L'AVITAILLEUR MARITIME

Est avitailleur maritime, toute personne morale auxiliaire du transport maritime, chargée de fournir à un navire son approvisionnement. L'avitaillement maritime s'exécute à quai et au mouillage ainsi que sur les plateformes pétrolières en offshore en présence des agents de la Douane.

L'accès à bord du navire est soumis à la présentation par l'avitailleur des propositions du consignataire.

On distingue l'avitaillement ordinaire de l'avitaillement spécialisé qui consiste en la fourniture de produits autres que des vivres. Exemple la fourniture de carburant aux navires à l'aide de pipelines (soutage), la fourniture de glace alimentaire aux navires de pêche ou la fourniture d'emballage.

Chapitre III : LES SOURCES DU DROIT DES TRANSPORTS

Le droit des transports est le droit qui étudie les opérations de transport entendues au sens des actions par lesquelles se trouvent organisés les déplacements des personnes et des marchandises par les professionnels utilisant des engins spécialisés et adaptés à cette fonction.

Le droit des transports se préoccupe de réguler des activités essentiellement économiques.

Par exemple, le transport maritime n'existe que parce qu'il y a des marchandises et des personnes à transporter outre – mer.

Quelles sont donc les sources de ce droit ?

I- LES SOURCES CLASSIQUES

Les sources du droit des transports peuvent être législatives ou règlementaires pour ce qui est de la Côte d'Ivoire.

En effet, la loi n°2017- 442 du 30 juin 2017 portant Code maritime ivoirien en son livre 7 relatif à *l'exploitation commerciale du navire* et précisément au chapitre 2, section 2 traitant de *l'exécution du contrat de transport* met en exergue les obligations du transporteur et du chargeur, mais aussi leurs responsabilités dans les sections suivantes.

Au niveau règlementaire le décret n°2020-46 du 15 janvier 2020 portant réglementation de la navigation sur les voies d'eau intérieures et le décret n°2020-330 du 11 mars 2020 fixant les modalités d'application des mesures relatives à la sûreté des navires et des installations portuaires viennent renforcer les

instruments juridiques en matière de transport maritime fluvio-lagunaire.

II- LES SOURCES CONVENTIONNELLES

En matière de conventions internationales en droit international de transport, l'initiative du texte peut venir d'un pays, relayé ensuite par une institution internationale, ex : ministre du transport transmettant une problématique à un représentant d'une organisation internationale. Mais l'initiative peut également venir des professionnels, pour la création ou la modification d'un texte de loi, à travers les fédérations, les associations, etc. La seconde étape est la création d'une Commission au cours de laquelle les Etats sont amenés à participer, on donnera ensuite la problématique à des experts chercheurs, des spécialistes, qui réaliseront le travail de préparation du texte.

La particularité des conventions internationales est que la création du texte subit diverses influences en fonction des différentes lois des pays concernés, et donc subit diverses modifications. Le texte est ensuite proposé et signé par les pays acceptant les termes de la convention internationale. La signature est une étape contractuelle mais pas suffisante. La ratification, étape suivante, consiste pour les premiers ministres ou chef d'Etat à reconnaître dans leur propre pays l'existence de la convention et accepter son entrée en application sur le territoire national.

Chapitre IV : LES CONVENTIONS INTERNATIONALES ET LES TYPES DE TRANSPORTS

En fonction des transports, les conventions internationales diffèrent d'un domaine d'activité à un autre. Ainsi, nous avons :

I- TRANSPORT ROUTIER

Il existe principalement deux conventions internationales au niveau du transport routier. Nous avons entre autres :

1/ **La Convention CMR** : Convention sur le transport Routier de Marchandises (1956, Genève). Elle règle les droits et obligations du transporteur mais aussi de l'expéditeur et du destinataire. Elle édicte également les documents indispensables qui doivent être utilisés pour le transport (ex ; lettre de voiture internationale faisant apparaître le nom de l'expéditeur, du destinataire, du

transporteur, les dates de départ et d'arrivée, le type de marchandise, les assurances particulières, port payé/ port dû, etc. : document synthétique). Elle n'est cependant pas utilisée dans le monde entier.

2/**La Convention TIR** : la convention sur le Transport International Routier, utilisée pour le passage en douane, à l'entrée ou la sortie donc de l'espace européen (Schengen). Elle a été mise en place à l'initiative de la Commission des Etats-Unis mise en place en 1949, puis 1959 pour l'établissement de la première convention qui sera modifiée à plusieurs reprises pour arriver au système actuel.

II- TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire est marqué par la convention internationale des marchandises qui est sensiblement pareille à la Convention CMR et la convention de Berne.

1/**La Convention CIM** (Convention Internationale des Marchandises), première signée en 1890, c'est la plus ancienne convention internationale, la version actuelle datant de 1999. Elle n'est pas si différente de la CMR, puisque l'on s'en est inspirée pour la modifier. A la différence du transport routier, celui-ci est assuré dans bon nombre de pays par des entreprises nationales ou anciennement nationales.

2/**La Convention de Berne** du 14 octobre 1890 concernant les transports ferroviaires de marchandises et s'appliquant à tous les envois de marchandises effectué sur un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats parties.

III- TRANSPORT AERIEN

Le transport aérien est dominé par trois conventions.

A-La Convention de Varsovie, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international appliquée largement dans la plupart des états du monde (plus de 150 pays). Elle met en place des barèmes d'indemnisation en cas de dommages causés aux marchandises ou aux voyageurs. Cette convention internationale couvre de manière commune les marchandises et voyageurs et règle la question des bagages.

Adoptée dès l'origine du transport aérien, la Convention de Varsovie a longtemps constitué le texte de référence des transports aériens internationaux.

Cette convention a fait l'objet de nombreux protocoles modificatifs (le Protocole de la Haye du 28 septembre 1955 et le Protocole de Montréal du 25 septembre 1975) aboutissant à un régime du transport aérien international complètement morcelé. C'est dans cet objectif d'uniformisation du droit que la Convention de Montréal a été signée en 1999.

A1-Le champ d'application de la Convention de Varsovie et de ses protocoles.

La Convention de Varsovie et ses protocoles modificatifs continuent de s'appliquer à tout transport international de passagers, de marchandises et de bagages réalisés entre États non-partis à la Convention de Montréal, ou entre un État ayant ratifié la Convention de Montréal et un État non-partie.

A2-Les principes et droits énoncés par la convention de Varsovie :

Le régime de **responsabilité civile** du transporteur en cas de dommage survenu au cours du transport aérien ; le transporteur ne peut s'exonérer de cette responsabilité que s'il apporte la preuve soit de la faute exclusive de la victime, soit qu'il a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Le passager aérien a droit à une indemnisation plafonnée à 16 600 DTS en réparation du préjudice corporel subi.

En cas de perte de bagage, l'indemnisation est plafonnée à 17 DTS par kilo de bagage.

B- La Convention de Montréal (1999) mise en place par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui fixe notamment les conditions à remplir pour être pilote d'avion, pour qu'une compagnie aérienne garde sa licence de transport aérien, etc.... Cette convention internationale est entrée en application en 2003, pour les Etats qui l'ont ratifiée qui permet entre autres de fixer une meilleure indemnisation des victimes en cas de dommages.

B1- Le champ d'application de la Convention de Montréal :

La Convention de Montréal lie tous les États l'ayant signée et ratifiée (c'est-à-dire 191 États membres). Elle est entrée en vigueur le 28 juin 2004 à l'égard des États membres de l'Union européenne.

Elle s'applique à tout **transport international de passagers** (mais aussi de bagages ou de marchandises), **effectué par aéronef**. On entend ici par transport international « tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international » au sens de cette convention.

B2-Les principes et droits énoncés par la Convention de Montréal :

« *L'importance d'assurer la protection des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation* » (Préambule)

Le principe de **responsabilité illimitée** du transporteur **en cas de dommage corporel** et le droit à **indemnisation** du passager.

Une **responsabilité de plein droit** : le transporteur est **automatiquement tenu responsable** du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager.

Le transporteur **ne peut exclure ou limiter sa responsabilité** pour les dommages ne dépassant pas **100 000 droits de tirage spéciaux (DTS) par passager**.

Au-delà de cette somme, le transporteur n'est pas responsable des dommages s'il prouve que le dommage n'est pas dû à une négligence de sa part, ou qu'il résulte uniquement de la négligence d'un tiers (article 21). Cette limitation de responsabilité ne s'applique pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur (article 22).

La **responsabilité de plein droit** du transporteur **en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés** et le droit à **indemnisation** du passager.

Le transporteur est **automatiquement tenu responsable** du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de

bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires (article 17).

La responsabilité du transporteur est **limitée à la somme de 1 000 DTS** par passager, **sauf déclaration spéciale d'intérêt** à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison (article 22). Cette limitation de responsabilité ne s'applique pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur (article 22).

La responsabilité du transporteur en cas de retard et le droit à indemnisation du passager.

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre (article 19).

La responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager (soit environ 4 878 € à la date du 21 décembre 2011).

L'**action en responsabilité** que le passager peut intenter à l'encontre d'un transporteur doit être introduite **dans le délai de deux ans** à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver.

Le transporteur peut **être exonéré** de tout ou partie de sa responsabilité à l'égard de la personne qui demande réparation s'il fait la preuve que la **négligence** ou un autre acte ou **omission** a causé le dommage ou y a contribué (article 20).

C-La Convention de Chicago (1944) fixe les règles de l'aviation civile internationale (rapports d'aéroport à aéroport, lignes aériennes, etc., consignes à respecter).

IV- TRANSPORT MARITIME

Le droit du transport maritime est le droit qui régit le déplacement des personnes et l'acheminement des marchandises d'un port d'embarquement à un port de débarquement à l'aide d'un navire moyennant une contrepartie financière. Le transport maritime est donc régi par les conventions des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer. Aussi, avons-nous plusieurs conventions.

A- Convention de Bruxelles (1924) dite **Règles de la Haye** est entrée **en** vigueur depuis 1931, mise en place à l'initiative des compagnies maritimes (professionnels armateurs) et qui leur est donc très favorable (moindres coûts et moindres responsabilités). Cette convention peut s'appliquer même entre deux sociétés qui n'y sont pas rattachées : par une clause particulière, deux sociétés peuvent se mettre sous le couvert de la Convention de Bruxelles. Les indemnisations sont très basses car favorables aux armateurs.

B- Convention de Hambourg (1978) modifiée et entrée en vigueur en 1992, elle a été adoptée par l'intermédiaire de la Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International. Peu appliquée car plus intéressante pour les clients que pour les armateurs. Une convention internationale sert donc à uniformiser les échanges, régulariser les responsabilités et dédommagements et réglementer les documents de base. Le *Connaissance maritime* étant le document qui permet de vendre les marchandises en cours de transport maritime. Il est établi à la base et certifie que les marchandises ont été données au transporteur/compagnie maritime par tel expéditeur et vers un lieu de destination précise. Le contrat de transport maritime qu'est le connaissance est un titre de propriété et de garantie. Celui qui dispose du connaissance a la possession de la marchandise.

Il y a aussi les **Protocoles** :

- Le Protocole de 1968 amendant les Règles de la Haye de 1968 et entré en vigueur en 1977 ;

- Le Protocole de 1979 amendant les Règles de la Haye telles que modifiées par le Protocole de 1968, et entré en vigueur en 1984.

Sur le transport de marchandises par mer, on recense 5 conventions internationales. La première, c'est la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Connue également sous le nom de Règles de La Haye, c'est la convention sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Elle est aussi la toute première convention en matière de transport maritime de marchandises. Mais son champ d'application est trop restreint si bien que beaucoup de situations juridiques lui échappent. Ainsi, elle exige l'émission d'un connaissance ou d'un document similaire dans un État contractant et ne couvre que la phase maritime, soit l'embarquement au débarquement.

Cette convention est entrée en vigueur le 2 juin 1931 et s'applique dans de nombreux États mais ne s'applique plus dans les États qui ont ratifié les Règles de Hambourg. Il faut préciser que les États anciennement colonisés par la France ne peuvent appliquer ce texte chez eux sur le fondement du principe de la continuité législative dès lors que la France, en ratifiant cette convention, avait émis une réserve expresse excluant son application à ses colonies. Cette convention est aujourd'hui dépassée.

D'ailleurs, elle est bien plus protectrice des intérêts du transporteur maritime que du chargeur. De ce point de vue, à une époque où les Africains n'ont plus d'armement, ce texte ne présente manifestement aucun intérêt. D'où, les États encore liés par cette convention devraient ratifier plutôt celle de Hambourg.

La Convention de La Haye/le Protocole de Wisby. Il s'agit de celle de 1924 telle que modifiée le 23 février 1968 à Wisby. Elle a apporté quelques modifications au texte originel, notamment dans ses articles 3 et 4. La convention a surtout été ratifiée au Nord, notamment par la France, mais très peu en Afrique. Le Protocole de Wisby est entré en vigueur le 23 juin 1977.

Le Code de conduite des conférences maritimes du 6 avril 1974. Ce texte a pour vocation de régir les conférences maritimes et leur imposer des normes d'exploitation navale respectueuses de droits des usagers, en l'occurrence les chargeurs, en instaurant de véritables relations de partenariat. Ce qui se traduit notamment

par des consultations régulières et par l'interdiction de fixer de façon unilatérale les taux de fret.

Ce mode met également en place un système plus juste et équitable entre conférences maritimes. Ce code est entré en vigueur le 6 octobre 1983 mais il a été si combattu que, à la suite de la décision de la Direction générale de la concurrence plus connue sous l'appellation de DG4 de la Commission des communautés européennes de mars 1992, on a assisté au démantèlement du système conférenciel en Europe. Et par voie de conséquence, ce mouvement a touché l'Afrique où, de facto, ce texte n'est pratiquement plus appliqué.

Toutefois, il reste de droit positif dans tous les pays où il n'a pas été officiellement dénoncé par le pouvoir exécutif. D'ailleurs, la CEMAC l'a intégré dans son dispositif normatif à travers le code communautaire de la marine marchande. Il a également servi d'argumentaire juridique pour asseoir la défense des intérêts des chargeurs africains dans le cadre de leur bras de fer avec la Conférence EWATA (Europe West Africa Trade Agreement).

Ce texte garde encore tout son intérêt pour les chargeurs africains pour plusieurs raisons, notamment en ce qui concerne la prohibition de la fixation unilatérale des taux de fret surtout dans le contexte actuel où les armateurs accablent les chargeurs de taux de fret exagérés et de surcharges portuaires arbitraires. Les spécialistes recommandent le maintien du texte en droit positif et une meilleure exploitation de ses avantages nonobstant l'existence des normes OMC (Organisation Mondiale du Commerce) de portée générale, mais aussi d'influer pour qu'à l'OMC, des mesures de même nature soient adoptées.

La Convention de Hambourg du 31 mars 1978. Elle régit les relations entre les chargeurs et le transporteur maritime dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer. Elle n'exige plus l'émission d'un document de transport et couvre le transport de la prise en charge à la livraison avec des taux d'indemnisation plus élevés que la Convention de 1924.

Le mécanisme d'exonération du transporteur a aussi changé. Cette convention est entrée en vigueur le 1er novembre 1992 par l'effet de ratifications par les États du Sud, notamment africains, ne détenant pas de flotte. Peu de pays du Nord l'ont ratifiée et ceux

qui ne l'ont fait sont essentiellement chargeurs comme l'Autriche. C'est un texte important en ce qu'il est bien plus protecteur des intérêts des chargeurs. Sa ratification est très utile pour la défense de leurs intérêts.

La Convention nouvelle Convention de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI). Adoptée par la CNUDCI le 3 juillet 2008 à New York, cette convention l'a été également par l'Assemblée générale des Nations unies lors de sa 62^e session, soit le 7 novembre 2008. Elle a pour vocation de régir les transports de marchandises par mer.

C- La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer ou « Règles de Rotterdam »

Définitions

Aux fins de cette Convention:

1. Le terme "**contrat de transport**" désigne le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement d'un fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes.
2. Le terme "**contrat de volume**" désigne le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette.
3. Le terme "**transport de ligne régulière**" désigne le service de transport qui est proposé par voie de publicité ou par des moyens similaires et qui est effectué par des navires assurant une liaison régulière entre des ports déterminés suivant un calendrier de départs accessible au public.
4. Le terme "**transport autre que de ligne régulière**" désigne tout transport qui n'est pas un transport de ligne régulière.
5. Le terme "**transporteur**" désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur.
6. a) Le terme "**partie exécutante**" désigne une personne, autre que le transporteur, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une

quelconque des obligations incombant à ce dernier en vertu d'un contrat de transport concernant la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous son contrôle.

b) Une personne aux services de laquelle a recours, directement ou indirectement, un chargeur, un chargeur documentaire, la partie contrôlante ou le destinataire, et non le transporteur, n'est pas une "**partie exécutante**".

7. Le terme "**partie exécutante maritime**" désigne une partie exécutante dans la mesure où elle s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement d'un navire et leur départ du port de déchargement d'un navire. La qualité de "partie exécutante maritime" ne peut être reconnue à un transporteur intérieur que si celui-ci fournit ou s'engage à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire.

8. Le terme "**chargeur**" désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur.

9. Le terme "**chargeur documentaire**" désigne une personne, autre que le chargeur, qui accepte d'être désignée comme "chargeur" dans le document de transport ou le document électronique de transport.

10. Le terme "**porteur**" désigne:

a) La personne qui est en possession d'un document de transport négociable; et i) s'il s'agit d'un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé; ou ii) s'il s'agit d'un document à ordre endossé en blanc ou d'un document au porteur, est le détenteur dudit document; ou

b) La personne en faveur de laquelle a été émis ou à laquelle a été transféré un document électronique de transport négociable conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9.

11. Le terme "**destinataire**" désigne la personne ayant droit à la livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport,

d'un document de transport ou d'un document électronique de transport.

12. Le terme "**droit de contrôle**" des marchandises désigne le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises conformément au chapitre 10.

13. Le terme "**partie contrôlante**" désigne la personne qui, en vertu de l'article 51, est autorisée à exercer le droit de contrôle.

14. Le terme "**document de transport**" désigne un document émis en vertu d'un contrat de transport par le transporteur qui:

- a) Constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport; et
- b) Constate ou contient le contrat de transport.

15. Le terme "**document de transport négociable**" désigne un document de transport qui indique, par une mention telle que "à ordre" ou "négociable", ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur, à l'ordre du destinataire ou au porteur, et qui ne porte pas la mention "non négociable".

16. Le terme "**document de transport non négociable**" désigne un document de transport qui n'est pas négociable.

17. Le terme "**communication électronique**" désigne l'information créée, transmise, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens analogues de sorte que l'information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement.

18. Le terme "**document électronique de transport**" désigne l'information contenue dans un ou plusieurs messages émis au moyen d'une communication électronique par un transporteur en vertu d'un contrat de transport, y compris l'information qui est logiquement associée au document sous la forme de données jointes ou y est autrement liée au moment de son émission par le transporteur ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante, qui:

- a) Constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport; et

b) Constate ou contient le contrat de transport.

19. Le terme “**document électronique de transport négociable**” désigne un document électronique de transport:

a) Qui indique, par une mention telle que “à ordre” ou “négociable”, ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur ou du destinataire, et qui ne porte pas la mention “non négociable”; et

b) Dont l’utilisation répond aux exigences du paragraphe 1 de l’article 9.

20. Le terme “**document électronique de transport non négociable**” désigne un document électronique de transport qui n’est pas négociable.

21. L’“**émission**” d’un document électronique de transport négociable désigne l’émission du document conformément à des procédures qui en garantissent le contrôle exclusif depuis sa création jusqu’au moment où il cesse d’être valable ou de produire effet.

22. Le “**transfert**” d’un document électronique de transport négociable désigne le transfert de son contrôle exclusif.

23. Le terme “**données du contrat**” désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des conditions, des mentions, des signatures et des endossements) qui figure dans un document de transport ou un document électronique de transport.

24. Le terme “**marchandises**” désigne les biens de nature quelconque qu’un transporteur s’engage à déplacer en vertu d’un contrat de transport et s’entend également de l’emballage et de tout équipement et conteneur qui ne sont pas fournis par le transporteur ou pour son compte.

25. Le terme “**navire**” désigne tout bâtiment utilisé pour transporter des marchandises par mer.

26. Le terme “**conteneur**” désigne tout type de conteneur, de citerne ou de plate-forme transportable, de caisse mobile ou toute unité de charge similaire utilisée pour grouper des marchandises et tout équipement accessoire à cette unité de charge.

27. Le terme "**véhicule**" désigne un véhicule routier ou ferroviaire.
28. Le terme "**fret**" désigne la rémunération due au transporteur en contrepartie du déplacement de marchandises en vertu d'un contrat de transport.
29. Le terme "**domicile**" désigne: a) dans le cas d'une société ou autre personne morale ou d'une association de personnes physiques ou morales i) son siège statutaire, son lieu de constitution (*place of incorporation*) ou son siège central inscrit (*central registered office*), selon le cas, ii) son administration centrale, ou iii) son établissement principal; et b) dans le cas d'une personne physique, sa résidence habituelle.

30. Le terme "**tribunal compétent**" désigne un tribunal d'un État contractant qui, selon les règles relatives à la répartition interne des compétences entre les tribunaux de cet État, peut connaître du litige.

Adoptée par l'Assemblée générale de l'ONU le 11 décembre 2008, "les règles de Rotterdam" établissent un régime juridique uniforme et moderne régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires en vertu d'un contrat de transport de porte à porte comprenant une étape maritime internationale.

Concrètement, ces Règles constituent un cadre juridique qui tient compte des nombreuses nouveautés technologiques et commerciales qu'a connues le transport maritime depuis de nombreuses années, dont le développement de la conteneurisation, l'aspiration à un transport de porte à porte en vertu d'un contrat unique et le développement des documents électroniques de transport. La Convention fournit aux chargeurs et transporteurs un régime universel contraignant et équilibré à l'appui de l'exécution des contrats maritimes de transport où peuvent intervenir d'autres modes. Une convention sert donc à uniformiser les échanges, régulariser les responsabilités et dédommager et réglementer les documents de base.

V- LES OBLIGATIONS LIEES AU TRANSPORT

On parle de droit international des transports dès lors que l'on sait que les règles diffèrent selon les différents moyens de transports, entre le transport de marchandises et le transport de voyageurs tout d'abord.

Ces différences existent puisque l'on exige plus de rigueur dans le transport de voyageurs que dans celui des marchandises, des règles plus strictes, **des garanties renforcées sur le plan de la sécurité pour les voyageurs.**

Le transporteur de marchandises a une **obligation de résultat** : garantir la sécurité des marchandises, faire en sorte qu'elles ne soient ni volées ni manquantes et qu'elles arrivent en bon état. Dans le cas contraire, sa responsabilité pourra être engagée. Pour le transporteur de voyageurs, cette obligation devient **obligation de sécurité.**

En outre, en fonction du mode de transport utilisé : voie maritime, aérienne, etc., les règles applicables sont différentes.

Le secteur d'activité des transports fait l'objet de conventions internationales depuis longtemps. La première convention internationale sur le ferroviaire, par exemple date de 1890.

Une convention internationale sert donc à uniformiser les échanges, régulariser les responsabilités et dédommagements et réglementer les documents de base.

Deuxième partie : LE CONTRAT DE TRANSPORT

L'acte de transport essentiel est le contrat de transport, mais le transport peut faire intervenir d'autres personnes que le transporteur et notamment le commissionnaire.

La notion de transport est circonscrite, d'une part, par **objet** consistant dans le déplacement d'une chose ou d'une personne et d'autre part, par les **moyens** utilisés pour réaliser ce déplacement notamment grâce à un engin mobile. En général, un contrat est signé et désigne les obligations juridiques des parties. Les obligations sont fondamentales puisqu'en matière de transport ce sont elles qui permettent de retenir la qualification de contrat de transport. L'obligation principale est celle de déplacer une chose ou une personne d'un lieu à un autre.

Chapitre I: LES CARACTERISTIQUES DU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL

Quel que soit le mode de transport, ce contrat porte sur le déplacement des marchandises ou de personnes d'un endroit à un

autre et peut inclure d'autres obligations à la charge du transporteur comme le chargement et le déchargement, le stockage et l'entreposage.

Les critères de détermination du contrat de transport sont très importants.

I- LE DEPLACEMENT

Le déplacement est l'objet de tout contrat de transport. Les différents éléments du déplacement permettent de distinguer le contrat de transport et la convention à appliquer. Ces éléments sont importants et précisent la prestation promise par le transporteur et attendue par le cocontractant.

Dans le cas d'un transport aérien international, la Convention de Varsovie définit ce transport comme l'opération par laquelle le point de départ et le point de destination sont situés sur le territoire de deux Etats contractants, ou bien sur le territoire d'un seul Etat contractant si une escale y est prévue ou bien s'il s'agit du lieu de départ ou d'arrivée.

Concernant la **Convention de Montréal**, elle régit les transports internationaux uniquement entre pays qui l'ont ratifiée. Parmi les pays signataires, on trouve les USA, le Japon, certains pays d'Amérique Latine comme la Colombie, pays d'Asie comme la Chine, d'Afrique comme le Sénégal, le Cameroun, l'Egypte de pays arabes comme les Emirats Arabes.

Dans le cas du transport international routier, le régime est celui de la CMR. Elle définit le contrat de transport de marchandises par route comme celui pour lequel le lieu de prise en charge de la marchandise et celui prévu pour la livraison sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant.

Exemple : une livraison de la Russie vers la France, peu importe la destination que la marchandise engrange l'application de la CMR s'impose puisque la France est contractante. La prestation du transport s'effectue moyennant paiement.

Dans le cas du transport ferroviaire, la Convention CIM prévoit les mêmes dispositions que la CMR : contractant impose l'application des dispositions liées au transport.

Dans le cas du transport maritime, les Conventions de Bruxelles et Hambourg prévalent. En ce qui concerne la Convention de Bruxelles ou Règles de La Haye, l'on applique le Régime des transports internationaux au départ d'un port situé dans un Etat contractant, quel que soit le lieu de destination, sous réserve qu'un connaissment ait été établi ou un titre similaire. Par une clause particulière appelée clause « **paramount** », les parties au contrat de transport peuvent toujours choisir de se placer sous le régime de la Convention de Bruxelles, même si a priori elle n'est pas applicable. Cette Convention ne régit le transport qu'une fois les marchandises embarquées. Cela signifie que les phases terrestres antérieures au chargement ou postérieures au déchargement sont exclues du champ d'application de la Convention.

II- LA MAITRISE DU DEPLACEMENT

Le transporteur est entièrement libre techniquement et commercialement, il a l'entièrre maîtrise du déplacement promis à son client. Il utilise les moyens à sa convenance, seule importe l'arrivée à destination dans les délais impartis.

Dans le domaine maritime, le **transporteur maritime** est celui qui exploite un navire pour acheminer des biens et des personnes d'un port à un autre, contre paiement d'un prix appelé « **le fret** ».

Le **transporteur maritime** n'est pas toujours l'**armateur** du navire et ce dernier n'en est pas forcément le propriétaire.

L'**armateur** est celui qui arme un navire en lui fournissant matériel, vivres, combustibles, capitaine et équipage, c'est-à-dire tout ce qui est nécessaire à la navigation.

Le **propriétaire** est celui auquel appartient le navire. Il peut arriver que le **propriétaire**, l'**armateur** et le **transporteur** soient une seule et même personne physique ou morale. Si cette personne frète (loue) son navire à une autre personne physique ou morale, cette autre personne devient l'armateur et éventuellement le transporteur si elle exploite le navire pour déplacer biens et personnes.

III- LES EMBALLAGES INTERNATIONAUX

L'emballage et le conditionnement sont deux notions bien distinctes qu'il ne faut pas confondre.

Le conditionnement-toujours solidaire du produit- désigne la présentation commerciale de la marchandise. Il doit bien entendu contribuer à la sécurité de celle-ci pendant ses déplacements (d'où son appellation *emballage de vente*), mais ceci n'est qu'un objectif accessoire.

L'objectif principal d'un conditionnement est de faire vendre le produit, en donnant de lui une bonne image visuelle, en facilitant sa mise en rayons et sa prise en main par la clientèle, en le distinguant des produits concurrents, en l'adaptant aux habitudes spécifiques de chaque marché.

Le conditionnement qui est le relais de la publicité est orienté vers le marketing bien plus que vers la logistique.

L'emballage a pour but de protéger la marchandise pendant son transport, lors des manutentions et au cours des stockages préliminaires, intermédiaires et terminaux.

L'incidence de l'emballage sur la bonne réalisation de l'exportation est considérable. Un emballage insuffisant, mal conçu, incapable de protéger la marchandise, est cause d'avaries et peut provoquer l'échec de l'opération commerciale.

L'exportateur se doit de préparer avec soin le transport de sa marchandise en choisissant l'emballage adéquat. L'importance de l'emballage varie selon la nature de la marchandise à transporter, le mode de transport et l'itinéraire.

Un bon emballage influe sur la qualité et le prix du transport, sur la qualité et le prix des manutentions, sur l'étendue et le coût de l'assurance. Il ne doit être ni trop lourd, ni trop encombrant, ce qui a pour effet d'augmenter les coûts de transport et de manutention, ni trop léger, ce qui a pour effet de diminuer la protection. Son prix de revient, fonction de sa sophistication, doit permettre à la marchandise de rester compétitive. Il faut en outre faire la distinction entre les emballages destinés aux trafics dits *domestiques*, généralement terrestres uniquement, qui ne franchissent aucune frontière, et les emballages destinés aux trafics intercontinentaux.

Chapitre II: LE CONTENU DU CONTRAT

Les parties contractantes

Ce sont les différents intervenants : entrepreneurs liés par un rapport contractuel.

I- LE TRANSPORT AERIEN

Le transport aérien fait intervenir plusieurs partenaires :

- l'agent de fret aérien qui organise le transport principal
- un commissionnaire ou transitaire qui effectue les opérations et formalités nécessaires

Le contrat est conclu entre le transporteur : la compagnie aérienne et le chargeur.

II- LE TRANSPORT ROUTIER

Le transport routier de marchandises fait intervenir trois parties en présence :

- le transporteur
- l'expéditeur
- le destinataire

Eventuellement un commissionnaire désigné par l'expéditeur par ex. pour organiser le transport.

Le commissionnaire est un professionnel dans les affaires qui a une responsabilité importante en ce qui concerne le choix du transporteur et l'organisation du transport. Il peut être amené à effectuer des formalités douanières.

Le transporteur choisi peut aussi reporter l'opération de transport sur un confrère dans le cas d'une sous-traitance, la mise en place de ce contrat est possible sous réserve que le donneur d'ordre ne s'y soit pas opposé. La sous-traitance fonctionne sur un système de **coresponsabilité** et c'est le transporteur qui est responsable des défaillances du sous-traitant, mais son assurance peut se retourner contre le sous-traitant pour recevoir des dédommagements.

III- LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire induit que le chargement et le déchargement sont effectués respectivement par l'expéditeur et le destinataire. Les wagons mis à disposition peuvent appartenir à la SITARAIL ou à des compagnies privées, en ce qui concerne la Côte d'Ivoire.

IV- LE TRANSPORT MARITIME

Le transport maritime fait intervenir un chargeur qui représente la marchandise, qui peut être l'expéditeur ou un transitaire. En

pratique c'est l'expéditeur qui règle le fret (coût du transport). La compagnie maritime est représentée par un agent ou le transporteur lui-même, pour la compagnie on parlera d'armateur. Le transport s'effectue sur des navires spécialisés en fonction du type de marchandises (pétroliers, denrées périssables...), il peut s'agir également de cargos (navires non spécialisés et équipés de moyens de manutention pour le volume des containers). Les opérations de chargement et de déchargement sont effectuées par le personnel qui travaille pour le port (les dockers).

Chapitre III: LES CONTRATS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

Le Contrat de transport de façon générale fait obligation au transporteur de transporter la marchandise et au client de payer le fret.

Ces contrats sont dits synallagmatiques, car ils comportent des droits et obligations pour les deux parties. Ils sont encadrés par des conventions internationales, en plus des lois nationales, dont :

- Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance,
- modifié par les protocoles du 23 février 1968 (Bruxelles) et du 21 décembre 1979 (Visby).
- Règles de Hambourg de 1978, sur le transport de marchandises par mer
- Règles de Rotterdam 2010, Convention sur le contrat de transport International de marchandise effectué entièrement ou partiellement par mer.

I- LA MATERIALISATION DU CONTRAT

Le contrat de transport est de type consensuel (négocié librement), c'est-à-dire qu'il est valablement formé dès l'échange des consentements, dès l'accord des parties contractantes. Juridiquement, il faut distinguer la conclusion du contrat qui ne nécessite pas de formalisme et le commencement d'exécution du contrat, c'est-à-dire le moment à partir duquel le transport va débuter et qui nécessite un document de suivi, un document écrit.

On peut mettre en place un contrat particulier puis établir les documents nécessaires. Le document de transport permet d'apporter la preuve du contrat qui a été passé, il démontre que des marchandises ont été remises au transporteur, et le document doit être en adéquation avec les marchandises transportées.

En pratique, la négociation du contrat portera sur différents points : le mode de transport, le type de véhicule ou de navire nécessaire en fonction de la catégorie de marchandise (périssable, dangereuse...). A ce niveau le donneur d'ordre a une obligation d'information vis-à-vis du transporteur. L'accord portera sur le prix du transport et les délais, sachant que les tarifs sont libres.

II- DETERMINATION DES REGLES APPLICABLES

Les lois françaises

Inspirées par la convention de 1924, la loi du 18 juin 1966 a été abrogée et reprise dans le code des transports français.

A. Les conditions d'application

Loi du 18 juin 1966.

L'article 16 de cette loi stipule qu'il est applicable au transport effectué au départ ou à destination d'un port français, à condition qu'il ne soit pas soumis à une convention internationale à laquelle la France est partie. Il n'y a donc pas d'exigence de transport international et pas d'exigence de connaissance relatif au transport en question.

B. Domaine d'application

Selon l'article 15, les dispositions de la loi relative au contrat de transport s'appliquent de la prise en charge à la livraison. Cela inclut donc les transports annexes. La loi française s'applique si un des ports (départ ou arrivée) est français. Dans ce cas aucune convention internationale ne s'applique.

III- LA CONVENTION DE BRUXELLES, REGLES DE LA HAYE

Nécessaire pour mettre fin aux clauses d'irresponsabilité du transporteur et limiter les conflits de lois. Signée le 25 aout 1924 et entrée en vigueur le 2 juin 1931. Elle comporte 10 articles.

A. Conditions d'application

L'article 10 stipule que les dispositions de la convention s'appliquent au transport de marchandise pas forcément international et quand :

- Le connaissance est émis dans un État contractant, ou

- Le transport a lieu au départ d'un État contractant (protocole de 68), ou
- Si le connaissment précise l'application de la convention, avec et sans les protocoles de modification (protocole de 68).

Le protocole de Visby de 1979 permet d'intégrer le Droit de Tirage Spécial (DTS) comme unité de mesure des frais et indemnités.

B. Domaine d'application

L'Article Premier e) : "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Equivaut à une Clause sous palan et qui implique la prise en charge par le transporteur à partir du moment où la marchandise quitte le quai et jusqu'au moment du toucher du quai de destination. Cela permet de limiter la responsabilité du transporteur au transport maritime effectif. Le transporteur recherche à limiter au maximum le champ de sa responsabilité. Avant et après ce transport maritime effectif, les lois nationales s'appliquent.

IV- CONVENTION DE HAMBOURG 1978 SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISE PAR MER

A. Conditions d'application

Entré en vigueur le 1er novembre 1992 (Pas en France).

L'Article 2 stipule que les dispositions s'appliquent à tous les contrats de transport entre deux pays différents et quand :

- Le port de chargement ou de déchargement est dans un pays contractant
- Le BL est émis dans un État contractant
- Le BL prévoit que la convention s'applique, ou que la législation d'un pays contractant s'applique.

B. Domaine d'application

Le champ d'application est très vaste car le but de cette convention est d'harmoniser les législations sur le transport maritime. L'article 4§1 dispose que...la responsabilité du transporteur (...) couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

V- LA CLAUSE PARAMOUNT

Cette clause permet une priorité à une convention ou législation définie. Systématiquement intégrée au BL (Bill of Lading, Connaissance), elle renvoie le plus souvent aux règles de La Haye 1924 (ou 68) qui est avantageuse pour le transporteur par rapport aux Règles d'Hambourg 1978.

CHAPITRE IV: LES OBLIGATIONS PREALABLES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

Les obligations du transporteur sont multiples, il doit faire diligence pour :

- Mettre le navire en état de navigabilité
- Armer, équiper et approvisionner le navire
- Préparer l'emplacement pour recevoir la marchandise

I- OBLIGATION DE MOYENS

A- Le Chargeur

La préparation de la marchandise :

Le chargeur doit effectuer convenablement les opérations suivantes avant de remettre la marchandise au transporteur.

- L'emballage
- Le conditionnement
- Le marquage (notamment les dangereux)
- Présentation de la marchandise à la date et au lieu mentionné par le connaissance.

B-Déclaration du chargeur

Le chargeur a l'obligation d'être exact dans la description du type de marchandise et de la quantité mentionnée sur le BL. En réalité, au conteneur, 60% des poids déclarés sont souvent faux... Une fausse déclaration engage la responsabilité du chargeur. Le poids de la responsabilité est en partie atténué par la clause « Said To Contain » STC.

C-Fourniture du conteneur

Si le conteneur appartient au chargeur, pas de problème de responsabilité. Aujourd'hui, le contrat de location du conteneur par le transporteur n'a plus lieu d'être, la « location » ou prêt, est forcément attachée au contrat de transport. Les conteneurs sont

généralement fournis par le transporteur maritime, dans ce cas, différentes obligations s'appliquent à lui :

1. Le conteneur doit être en parfait état :

Sans défaut, quel que soit son type. Le chargeur a toutefois l'obligation de vérification et peut refuser un conteneur.

2. Le conteneur doit être adapté.

Approprié à la marchandise et au transport. Par jurisprudence : Obligation de conseil au chargeur pour le choix du conteneur.

D-L'empotage/Dépotage

Le responsable de l'empotage est déterminé contractuellement. Il y a 2 types d'empotage :

- Full Container Loaded /FCL : rempli intégralement par un seul chargeur qui doit donc prendre en charge l'arrimage et saisissage des marchandises.
- Less than one Container Loaded /LCL : le chargeur remplit partiellement un conteneur, le transporteur doit assurer l'arrimage et saisissage, et finaliser l'empotage.

LCL engage la responsabilité du transporteur pour l'empotage.

On peut avoir un empotage et un dépôtage différent :

Empotage	Dépotage	Responsabilité
LCL	LCL	Transporteurs puis consignataire
LCL	FCL	Transporteurs puis consignataire
FCL	LCL	Chargeur puis transporteur
FCL	FCL	Chargeur puis réceptionnaire

LCL est incompatible avec la clause «sous palan»

E-Le paiement de fret

Calculé en fonction du poids, du volume ou de la valeur (ad valorem), et de tous les frais que le transporteur engage pour les opérations, et les THC (Terminal Handling Charges).

Ce fret de base est corrigé ensuite par les « Bunker Adjustment Fees » BAF et les « Currency Adjustment Fees » CAF. Ce montant peut être modifié en cas d'avarie ou de dommage. Le transporteur a un privilège sur la marchandise si le fret n'est pas payé. Il y a deux modes de règlements, au départ (prepaid) ou à la livraison (freight collect).

II- LES OBLIGATIONS AU COURS DU TRANSPORT

2.1 Le chargement de la marchandise

Suivant la convention cité par le BL, si Bruxelles 24 clause sous palan implique que la responsabilité du transporteur ne commence qu'à la présentation de la marchandise sous le palan de la grue de chargement, applicable pour un chargement FCL uniquement. Si loi du 18 juin 66 responsable dès la prise en charge juridique (émission d'un receipt for shipment). Si convention d'Hambourg de 78, responsable dès que la marchandise est sous sa garde dans le port.

2.2 Responsabilité de l'arrimage et du saisissage

Contrôle du saisissage pendant le voyage par le bord, plan d'arrimage effectué par des «ship planners».

3 La route à suivre

Le navire doit parvenir à destination «en droiture», par une route approprié et directe. Possibilité d'une «liberty clause», le capitaine peut choisir sa route, ou d'une «déviation clause» qui permet au navire de s'écartez de la route pour un cas de force majeure ou d'assistance.

4 Le transit time

Les délais indiqués par les *schedules* ne sont qu'indicatifs, la jurisprudence convient. Cependant d'un délai raisonnable équivalent à un dépassement de 50% du délai normal. Si délai contractuel le Transporteur engage sa responsabilité.

5 Le transbordement

Hors de la convention de 24 et de celle de 78, seule la loi interne s'applique (18 juin 1966). Le Transporteur doit faire diligence pour amener la marchandise à destination (via transbordement si nécessaire). Possibilité de passer par un transporteur annexe et par un «connecting carriers agreement». Les transbordements sont compris dans le fret et le chargeur n'est pas nécessairement informé.

6 Les soins à la marchandise

Soins pendant le voyage (contrôles de température, présence d'égouttures etc.). Possibilités de subrécargue nommé par le chargeur

III- LES OBLIGATIONS POSTERIEURES AU DEPART

3.1 Les obligations relatives au transporteur maritime.

Les obligations sont le corollaire de celles qui s'appliquent au départ. Si le Transporteur a chargé, il doit décharger. Il doit aussi assurer la livraison.

A. Effectuer la livraison selon Hambourg,

La livraison est effectuée dès que la marchandise n'est plus sous la garde du Transporteur. Selon la loi française, livraison juridique, en main propre.

B. L'avis d'arrivée

1. Le transporteur

La NOA (notice of arrival) n'est pas imposée, mais généralement envoyée 3 à 7 jours avant l'arrivée de la marchandise.

2. Le destinataire

Il doit retirer la marchandise et, selon les modalités, payer le fret. Il doit ensuite constater les dommages et émettre des réserves et rapporter l'état, la qualité ou autres qui ne seraient pas conforme au BL Les mesures à prendre sont alors fonction des dommages :

- Perte totale : le réceptionnaire doit produire une action contre le transporteur dans la limite de la prescription.
- Avaries et manquants : distinction entre dommages apparents et non apparents. Les dommages apparents doivent être constaté dès la réception (le jour de). Les réserves pour dommages non apparents peuvent être formulées dans les trois jours suivant la livraison. (Bruxelles et Loi Française, 15 jours selon Hambourg).

La forme des réserves. Écrites, adressées au transporteur et motivées. Doivent détailler les marchandises et les dommages subis. (Les réserves générales sont rejetées par la jurisprudence).

C. Conséquences

Trois cas se présentent, réserves recevable et irrecevable, désaccord des parties. La charge de la preuve est alors différente.

- Réserves valables: écrites, adressées au transporteur, motivées et formulées dans les délais. Une présomption de responsabilité pèse alors sur le Transporteur, qui est alors en charge de la preuve de sa diligence. - Réserves non recevables, irrégulières : trop générale, non motivée ou hors délais. La livraison est présumée conforme. Il incombe alors au réceptionnaire de prouver que le dommage s'est produit pendant le transport.

- Constatations contradictoires : les réserves deviennent inutiles, les constatations doivent être faites par un expert en présence du Transporteur. Cela donne lieu à un PV de constatations qui doit être signé par les deux parties. Si le Transporteur est absent, les constatations lui sont opposables. S'il n'est pas invité, ce PV ne lui est pas opposable

IV- LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME

4.1 Le principe de présomption

Pour Bruxelles et loi Française : Présomption de responsabilité (selon les cas de recevabilité des réserves.). Le Transporteur ne peut se dégager de sa responsabilité en prouvant une absence de faute. Si le Transporteur est présumé responsable il peut s'en dégager en invoquant un cas exonératoire (9 Selon Loi Française et 17 selon Convention de Bruxelles) et en prouvant un lien de causalité entre le cas invoqué et les dommages subis par la marchandise.

4.2. Les cas exceptés 17 selon l'article 4 de la Convention de Bruxelles.

V- L'ACTION CONTENTIEUSE

I. Le droit d'action renvoie à deux éléments essentiels : la qualité et l'intérêt à agir :

A. La qualité à agir

1. Le destinataire

Il a qualité à agir en tant que détenteur légitime du BL.

2. Le chargeur

La qualité à agir du chargeur est reconnue par la Cour de Cassation dans l'arrêt Mercandia du 22 déc1989, à condition que le chargeur justifie un préjudice personnel et direct.

3. Le commissionnaire de transport.

L'arrêt Mercandia étend la qualité à agir à d'autres intervenants comme le commissionnaire. Il est assimilé au chargeur sur le BL d'après l'arrêt du 19 décembre 2000, s'il justifie un préjudice personnel et direct, il a une action contre le transporteur.

B. Intérêt à agir

L'intérêt est justifié par la preuve d'un préjudice personnel. (Nouveau Code de Procédure Civil art.31) Ces conditions sont des conditions de forme pour la recevabilité, elles ne remettent pas en question le bien-fondé de l'action...

C. La cession de droit

Seul le dépositaire de la qualité et de l'intérêt à agir peut agir à l'encontre du Transporteur. Mais le droit d'action peut être transmis à un tiers par son titulaire. Cela peut donner lieu à une chaîne de cession du droit d'action qu'il faudra vérifier.

D. La subrogation

La subrogation est un mode de transmission des créances. C'est une opération juridique triangulaire. Elle est l'effet par lequel, le titulaire d'un droit de créance, appelé le subrogeant, transmet au bénéficiaire de la subrogation, appelé le subrogataire, la créance que le premier détient sur un tiers qui est son propre débiteur, dit le subrogé. Exemple : Le destinataire constate des dommages et le Tribunal compétent condamne le transporteur à verser une somme X. L'assureur du destinataire aura indemnisé le destinataire au préalable, il est le subrogé de son assuré, et il est subrogé à l'assuré afin d'attaquer le transporteur.

L'assureur subrogataire de l'assuré entame une action contre le transporteur subrogé ? La subrogation des droits de l'assuré prend donc effet au moment du paiement de la somme X à l'assuré, ce paiement donnera lieu à une quittance relevant la subrogation expresse. Cette subrogation est dite conventionnelle. Plusieurs questions à se poser pour régler le contentieux :

- Qui est le dernier possesseur du BL ?
- Qui a subi le préjudice ?
- Qui a été subrogé ?
- Qui a cédé ses droits ?

V- La prescription

A. Le délai

Lois Françaises et Convention de Bruxelles, par 1 an. Hambourg par 2 ans, à partir de la date de remise de la marchandise au destinataire (celle prévu ou d'accostage du navire si la marchandise n'est plus). Idem que l'action soit délictuelle ou contractuelle.

B. Modification du délai

1. Clause limitative

Toute clause visant à réduire les délais de prescription sont réputées caduques face aux conventions ou lois applicables par le contrat.

2. Interruption du délai

Interruption lorsque le destinataire assigne le transporteur, l'action doit cependant être intentée avant la date d'échéance et devant une juridiction compétente.

3. Le report de prescription

Le Transporteur peut accorder un report à l'assureur subrogé ou au destinataire afin d'étendre la durée de la prescription pour favoriser les négociations amiables.

VI- L'action récursoire

Le Transporteur peut agir par action récursoire contre son sous-traitant responsable du dommage. Cette action se prescrit par 3 mois après l'indemnisation du destinataire (suite à une action en responsabilité prescrite par 12 mois)

Troisième partie : EXECUTION DU CONTRAT ET RESPONSABILITES

Chapitre I : EXECUTION DU CONTRAT

Tout contrat a vocation à être exécuté conformément à ce qui a été négocié et à l'accord qui a été établi. Dans le cas d'un transport international, le transporteur ou une autre partie signataire (donneur d'ordre, destinataire) n'ont pas le droit d'aménager totalement comme ils l'entendent l'exécution du contrat.

Ex : le transporteur ne peut échapper à l'obligation de résultat qui pèse sur lui.

En cas d'inexécution (retards importants, mauvaise livraison de marchandises, dommages importants, pertes, vols...) le destinataire devra apporter la preuve du dommage qu'il subit pour obtenir une réparation financière (ou un geste commercial : arrangement).

L'exécution du contrat passe par trois étapes :

1. Prise en charge de la marchandise

2. Déplacement de la marchandise
3. Livraison de la marchandise

A- LA PRISE EN CHARGE DE LA MARCHANDISE

Avant de confier la marchandise au transporteur, l'expéditeur ou le donneur d'ordre doit s'occuper du conditionnement et de l'identification, en particulier pour un transport routier.

En cas de transport ferroviaire, la compagnie se charge des instructions à placer sur les wagons et fournit des consignes au chargeur concernant l'emballage et le conditionnement.

Les compagnies maritimes et aériennes fournissent des instructions très précises concernant le conditionnement, mais elles effectuent l'opération de prise en charge c'est-à-dire les opérations matérielles : chargement et déchargement.

En cas d'anomalie constatée par le transporteur (ex : défaut de conditionnement, manque d'indication ou d'instruction) le transporteur peut refuser la prise en charge. S'il l'accepte, il doit émettre des réserves sur le document de transport afin de se protéger contre d'éventuels dommages qui pourraient déjà exister.

A défaut de vérification et d'indication, les marchandises sont censées être prises en bon état, elles doivent donc arriver dans un état similaire à destination. A défaut, le transporteur est présumé responsable.

La prise en charge est à la fois une opération matérielle et juridique, il s'agit de la remise des marchandises au transporteur et du démarrage ou début des risques.

B- LE DEPLACEMENT DE LA MARCHANDISE

C'est le transport de la marchandise à proprement parler qui doit s'opérer dans le respect des délais qui ont été négociés.

En cas de retard, le transporteur peut être considéré comme responsable sauf s'il arrive à prouver que le problème vient d'un cas de **force majeure** ou d'un évènement extérieur ou du comportement d'une tierce personne génératrice de l'accident, etc.

Dans le cas d'un transport aérien, la Convention de Varsovie prévoit que le transporteur est responsable du retard sauf s'il démontre que lui et son personnel ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter un dommage.

Ex : la compagnie n'est pas responsable en cas de faute de pilotage (l'assurance payera mais pas la compagnie).

Dans le cas du transport maritime, les délais ne sont qu'indicatifs. Les compagnies ont une obligation de moyens (la personne qui subit le dommage doit prouver qu'elle n'est pas responsable).

C- LA LIVRAISON DE LA MARCHANDISE

Comme la prise en charge, c'est à la fois une **opération matérielle** (les marchandises sont remises) et **juridique** (responsabilité : garde des marchandises transmise au destinataire). Le déchargement se fait dans les mêmes conditions que le chargement.

Lors du déchargement, le destinataire peut constater des dommages apparents, son intérêt est d'émettre des réserves précises sur le document de transport pour établir la preuve de ce qu'il constate et pouvoir obtenir une indemnisation.

I- LE TRANSPORT TERRESTRE

A- Formation du contrat

Le contrat de transport est un accord de volonté qui se manifeste par la remise des objets à transporter par l'expéditeur au transporteur. Et c'est par cette remise des objets que s'exprime le consentement de l'expéditeur d'une part et qu'il y a prise de responsabilité pour le transporteur de l'autre. La relation de volonté existe donc dès que chacune des parties a exécuté son obligation et ce sera le cas pour le transporteur une fois que la marchandise sera arrivée à destination.

Généralement, le transport met en relation 3 personnes, à savoir le transporteur qui est en état d'offre permanent, l'expéditeur qui remet la marchandise et le destinataire qui bénéficie d'une action directe contre le transporteur sauf si l'expéditeur est en même temps le destinataire.

En cas de dommages, le transporteur est tenu d'indemniser et il pourra ensuite se retourner contre l'expéditeur si le dommage est causé par ce dernier.

Dans le cas où le destinataire est en même temps l'expéditeur, le transporteur lui opposera toutes les réserves sans devoir

l'indemniser automatiquement. Il y a donc relativité des conventions.

Il arrive dans certains cas, que les contrats de transports soient conclus à l'ordre ou pour le compte d'autrui. Dans ce cas, le transporteur n'a pas de relation avec l'expéditeur mais avec la personne stipulée dans le contrat initial. Le titre lui-même de transport est transféré à la personne à l'ordre de laquelle il a été émis.

Le contrat peut être stipulé au porteur qui ne connaît dans ce cas pas celui qui va lui réclamer la marchandise, mais cela n'empêchera d'invoquer une fois de plus la relativité des conventions. Le transporteur aura donc toujours la possibilité d'un recours.

B- Objet du contrat

Il ne se limite pas uniquement au déplacement de la marchandise d'un point à un autre, il peut comporter également des obligations ou opérations accessoires comme le dépôt par exemple.

Le contrat ne peut être divisible que lorsqu'il y a autonomie de chaque intervenant, ex : le destinataire prend la marchandise et signe une décharge au profit du transporteur et la place dans un hangar et signe un autre contrat. Il y aura prise en charge par un autre qui va transporter la marchandise à une autre ville.

Le contrat de transport continue à s'exécuter jusqu'à la livraison définitive s'il n'y a pas d'autre accord de volonté pour l'interrompre.

Un autre problème peut se poser si le transporteur ne décharge pas la marchandise. Dans ce cas, il y a deux intervenants avec deux contrats différents. Il s'agit ici d'une responsabilité délictuelle. Il faut dans ce cas prouver une faute, ce qui est plus difficile que de démontrer une inexécution de contrat surtout s'il fait peser sur le débiteur une obligation de résultat.

C- Exécution du contrat de transport

Obligations du transporteur :

Le transporteur est garant des pertes et responsable du retard dans l'exécution du contrat de transport. Trois cas d'exonération

possibles peuvent mettre le transporteur hors de ses responsabilités :

- La faute de l'expéditeur ou du destinataire ;
- Le vice propre de la marchandise ;
- La force majeure.

Recours contre le transporteur :

- Etablir des réserves dans les 7 jours de la réception de la marchandise en cas de perte
- Etablir des réserves dans les 3 jours de la réception en cas d'avarie

Prescription : 2 ans à compter de la réception de la marchandise en vertu de l'article 730 du code maritime ivoirien.

Paiement du prix du transport :

- Payable soit au départ soit à l'arrivée
- Normalement paiement du prix et des frais accessoires dus à la livraison par le destinataire
- Possibilité pour l'expéditeur de faire revenir la marchandise en payant le prix du retour tant qu'il n'a pas transmis le titre de transport au destinataire.
- **Article 470 du droit français :** droit de rétention ou vente aux enchères en cas d'absence de règlement.

Valeur du titre de transport : ne donne pas droit à la possession de la marchandise mais uniquement à sa propriété contrairement au connaissment qui entraîne la possession.

Refus de la marchandise par le destinataire : droit de la faire vendre par la justice pour se faire payer pour son **transport (art 474)** du droit français.

Responsabilité du transporteur :

- Transporteur terrestre est tenu de réparer tout le dommage subi par la marchandise sans bénéficié de limitation de responsabilité.
- La responsabilité est soit contractuelle de plein droit soit délictuelle et dans ce cas, la preuve doit être prouvée.

II- LE TRANSPORT MARITIME

A- La loi Harter

Le transport maritime a connu une évolution qui date de 1893 avec le **Harter act** (loi Harter). Mais avant, il était soumis au droit commun. En effet, le transporteur s'exonérait par des clauses qui nécessitaient pour la réparation de prouver une faute lourde ou inexcusable donc difficile à rapporter pour le destinataire de la marchandise ou un chargeur.

La loi Harter est une loi fédérale qui a été adoptée en 1893 pour réglementer la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'endommagement de cargaisons maritimes expédiées en vertu de connaissances. Cette loi s'applique au transport maritime et est toujours en vigueur aujourd'hui.

En vertu de la loi Harter, les transporteurs sont responsables de la sécurité du transport des marchandises et doivent prendre des mesures raisonnables pour s'assurer que la cargaison arrive à destination en bon état. Si la cargaison est perdue ou endommagée pendant le transport, le transporteur peut être tenu responsable de la valeur de la cargaison.

Par exemple, si une compagnie maritime accepte de transporter une cargaison d'appareils électroniques de la Chine vers les États-Unis et que la cargaison est endommagée pendant le transport, le transporteur peut être tenu responsable du coût des marchandises endommagées en vertu de la loi Harter.

La loi Harter a été la première tentative de répartir le risque de perte dans le transport maritime entre les intérêts du transporteur et du fret. Il a servi de modèle à la loi sur le transport de marchandises par mer, qui l'a largement remplacé dans la pratique.

Le Harter act est une loi qui a été proposée par monsieur Harter pour protéger à la base les chargeurs américains. Cet acte pose un fondement de responsabilité sur le transporteur, c'est une présomption de responsabilité qui s'analyse comme une présomption de faute. En d'autres termes, la responsabilité du transporteur est présumée dès qu'il y a un dommage causé à la marchandise.

Dans le système latin, il peut s'en décharger en apportant la preuve d'une cause étrangère et de la faute de la victime.

Dans le Harter act, c'est une sorte de présomption de responsabilité mais qui s'analyse autrement, le transporteur doit faire diligence. Il est donc présumé responsable s'il apporte la preuve d'un des cas qui l'exonère, prévu par le **Harter act**.

Parmi les cas, il y a la faute nautique de l'équipage. La différence entre les deux présomptions réside dans le fait que dans le système américain, l'exonération du transporteur est objective. Il suffit qu'il établisse un cas qui l'exonère.

La présomption de responsabilité en droit de transport chez les latins est une présomption qu'on peut faire tomber à condition d'apporter l'existence de la force majeure.

En droit anglo-saxon, il y a l'apport de diligence, c'est-à-dire ne pas avoir commis de faute.

Le Harter act a inspiré la convention de Bruxelles de 1924 qui est toujours applicable dans certains pays. Cette convention a été modifiée par le protocole de 1968.

Les pays du tiers monde ont ratifié ces règles qui sont en vigueur depuis 1995.

La différence entre les règles de Hambourg, la convention de Bruxelles et les règles de Rotterdam est immense :

- **La convention de Bruxelles** : protège le transporteur car elle lui demande en cas de dommage pendant le transport, d'établir qu'il a fait diligence, c'est-à-dire que son navire est en bon état de navigabilité, que son équipage correspond aux normes internationales et que l'équipement est contrôlé. Cette diligence est appréciée au départ.
- **Les règles de Hambourg** : le transporteur est présumé responsable et c'est à lui d'apporter toutes les preuves qu'il a pris les mesures raisonnables pour éviter le dommage et ses conséquences. Dans ce cas, il n'y a pas de renversement de la charge de la preuve. Il n'y a pas de cause d'exonération. La différence avec la convention de Bruxelles, c'est que le transporteur dans le cadre de

Hambourg doit s'exonérer à l'arrivée du navire, c'est-à-dire que la responsabilité est appréciée à l'arrivée du voyage et pas au départ.

- **Règles de Rotterdam :** Elle permet l'adoption de normes uniformes pour régir les contrats de transport international effectué entièrement ou partiellement par mer et renforce la certitude juridique, améliore l'efficacité du transport international de marchandises, offre de nouveaux débouchés à des acteurs et des marchés auparavant isolés, et est donc d'une importance décisive pour la promotion du commerce et du développement économique aux niveaux national et international.

B- Le contrat du transport maritime

Le contrat de transport maritime est le connaissance qui est un titre de propriété et de garantie. Celui qui dispose du connaissance a la possession de la marchandise. On peut donner le connaissance à la banque pour l'utiliser pour avoir un crédit documentaire à la banque. On distingue cependant le connaissance dont la force probante est absolue et irréfragable (irréfutable) du connaissance reçu.

- **Connaissance force probante :**

Le connaissance force probante est donné dans le cas où il y a vente Coûte et fret ou CAF. Le destinataire a absolument besoin du connaissance pour prendre la marchandise à la douane. C'est le fournisseur qui est chargé de conclure le contrat de transport pour livrer la marchandise à son acheteur. Le transporteur ne connaît pas l'acheteur puisqu'il n'a une relation contractuelle qu'avec son client : le fournisseur. Cette relation existe juridiquement soit par le connaissance soit par la charte partie.

Le connaissance est adressé par le fournisseur au destinataire (l'acheteur) pour lui permettre de prendre livraison de la marchandise.

Mais dans le coûte et fret, la marchandise n'est pas la propriété de l'acheteur tant qu'elle n'a pas été payée et peut donc changer de main si le fournisseur conserve le connaissance.

Dans les 2 cas, affrètement ou connaissance, les règles de Hambourg s'appliquent au connaissance qui a force probante absolue en vertu de l'article 16-3b du droit français.

Dans ce cas, le transporteur ne peut y poser aucune exception en cas de perte ou d'avarie... Il sera obligé de l'indemniser et le transporteur pourra se retourner contre son contractant (le fournisseur).

Seulement l'indemnisation est limitée à 835 unités de compte. C'est l'acheteur qui va conclure le contrat avec le transporteur ; il va s'agir soit d'une charte partie soit d'un connaissance et dans ce cas c'est lui qui enverra le transporteur chercher sa marchandise chez le fournisseur.

Ici le connaissance est remis par l'acheteur au banquier qui se charge de payer le fournisseur car ce dernier ne pourra embarquer la marchandise qu'une fois payé.

C'est celui qui détient les documents qui a la propriété de la marchandise, c'est donc au banquier qu'elle appartient. Lorsque la marchandise arrive à destination, c'est le destinataire qui la paie.

- **Connaissance reçu**

Le connaissance reçu est donné dans le cas où il y a vente FOB.

C'est l'acheteur qui contracte avec le transporteur pour chercher la marchandise du fournisseur. Le contrat de transport lie le transporteur au destinataire qu'on appelle « chargeur ». Le transporteur peut opposer à l'acheteur car c'est lui qui a contracté, c'est la loi des parties, la relativité des conventions.

C'est l'acheteur qui s'occupe du transport soit en concluant un connaissance avec le transporteur soit par la conclusion d'un contrat d'affrètement c'est à dire la charte partie.

Le connaissance est soumis aux règles de Hambourg. Il a une force probante relative, autrement dit, le transporteur peut apporter la preuve contraire c'est à dire opposer à son contractant des exceptions en apportant la preuve que ses allégations sont fausses.

L'affrètement, donc la charte partie, permet à l'affréteur de prendre livraison de sa marchandise et la responsabilité entre les parties est régie par les clauses de la charte partie.

La différence avec le coûte et fret c'est que ce connaissance n'est qu'un reçu donc le transporteur peut opposer à son client toutes les exceptions. Donc ce n'est plus l'application du droit maritime mais du droit commun.

Mais généralement, en pratique il s'agit d'une **responsabilité absolue** selon l'article 5 des règles de Hambourg.

L'impact de ces règles sur le fondement de responsabilité est assez grave car le transporteur pour se dégager doit prouver qu'il a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences.

Qu'il y ait CAF ou FOB, c'est le connaissance qui permet de prendre livraison de la marchandise. Le recours se fera soit en vertu du connaissance soit en vertu de la charte partie.

Le transporteur opposera les clauses de la charte partie qui est un contrat type libre contrairement au connaissance.

- **Chartes parties**

Applications de la convention de Bruxelles dans les chartes parties et généralement dans ce cas, ce ne sont pas les juges nationaux qui sont concernés mais plus des arbitres internationaux. Dans la charte partie il y a toujours une clause compromissoire.

Les réserves au connaissance ne sont valables que lorsqu'ils ont force probante absolue. Elles font tomber cette force et rendent le connaissance relatif à concurrence de l'étendue de la réserve. Ainsi par exemple, une réserve disant : le poids embarqué est de 50 Kg et il y a un manquant de 30 kg. Au final arrivent 50 kg avariés. On ne peut opposer l'avarie mais uniquement le manquant. L'étendue de cette réserve est de 50 kg.

Dans la pratique, il n'y a jamais de réserves au connaissance parce que la plupart du temps, les fournisseurs ont besoin d'une garantie de paiement donné par la banque et qui ouvre un crédit documentaire au fournisseur.

C- Définition du crédit documentaire :

Le crédit documentaire est un titre de garantie qui sert à octroyer un crédit par la banque du client qui est chargée de payer le fournisseur de ce client lorsque la marchandise arrive à destination. Le propriétaire de la marchandise est le créancier du banquier parce qu'il a la possession du connaissment. Le banquier ne se décharge du connaissment que s'il a été payé ; dans le cas contraire, la marchandise reste au port.

Chapitre II : INEXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT ET SES CONSEQUENCES

D'un point de vue juridique, cela peut être une livraison partielle, avec des marchandises volées, cassées, etc, des évènements qui font que le destinataire n'est pas satisfait. Dans ce cas, des dommages réparations s'imposent.

I- DOMMAGES ET REPARATION

La réparation suppose deux conditions :

- Que le dommage soit établi par une preuve
- Que le dommage soit dénoncé par une action rapide (délais établis par la prescription)

Etablissement de la preuve : constat des dommages

Pour établir la preuve en vue d'une réparation, il faut faire le constat des dommages causés. Les modes de preuve dans les transports sont similaires, seuls changent les délais. Il en va de même lorsque l'on compare le transport national et le transport international.

Il existe trois grands modes de preuves :

- **Les réserves** : observations écrites immédiates, émises sur le document de transport (routier : sur le bon de livraison possible également) ou document similaire. Elles doivent être instantanées, en relation avec des dommages apparents. Pour avoir une valeur significative, elles doivent être contresignées par l'autre partenaire, ex : livreur et donneur d'ordre.

- **L'expertise** : constat établi par une tierce personne, habilitée par les tribunaux. L'expert transport peut avoir une spécialité, ex : fruits et légumes, qui vient prendre des photos et prépare un dossier dans la mise en place du constat et évalue la perte. Préconise un paiement à l'amiable.

- **Dénonciation des dommages** non-apparents : écrite, précise, formalisée (un courrier recommandé avec Accusé de Réception ou acte d'huissier).

La dénonciation écrite (contestation) peut être faite également en cas de retard (important sans raison légitime au retard). Ce sont les éventuelles indemnisations supplémentaires qui se jouent.

Regardons un peu plus en détails les délais puisqu'il existe des différences selon les modes de transport.

II- LES DELAIS POUR LES TRANSPORTEURS

1/ **Transport routier** : transport français. La contestation écrite doit être faite dans les 3 jours. On ne compte ni les dimanches ni les jours fériés. On compte les samedis.

A l'international : on applique la CRM, elle prévoit un délai de 7 jours pour signifier les dommages non apparents découverts après la livraison sur les marchandises. En cas de retard, la contestation ou dénonciation peut se faire dans un délai de 21 jours maximum (à partir de la date de livraison effective et retardée).

2/ Le **transport ferroviaire** fonctionne selon les mêmes principes

3/ Le **transport maritime** : outre les réserves, la dénonciation ou constatation des dommages non-apparents doit être réalisée par écrit dans les 3 jours à compter du moment où l'on a les marchandises. En cas de retard, les cas d'exonération sont très nombreux : il n'existe pas de délai officiel à tenir pour réaliser le transport.

Néanmoins si le retard est trop important, une indemnisation est possible.

LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME SELON LA CONVENTION DE BRUXELLES

Le transporteur maritime est tenu d'exercer une diligence raisonnable (*due diligence*) en fournissant un navire en bon état de

navigabilité, l'armant et l'équipant avant le début du voyage ; responsabilité qu'il ne peut déléguer.

Il doit également exercer une diligence raisonnable sur les marchandises au départ et jusqu'à la fin du voyage.

La présomption de responsabilité est à la charge du transporteur ; c'est-à-dire qu'il est présumé coupable jusqu'à ce qu'il prouve qu'il a fait preuve de « due diligence ».

Ainsi, le transporteur se libère s'il établit que la perte ou le dommage à la cargaison est dû à l'innavigabilité du navire alors qu'il a satisfait à son obligation de mettre le navire en bon état de navigabilité, de l'armer, et de l'équiper.

En plus de cette faveur au bénéfice du transporteur, la Convention de 1924 (Convention de Bruxelles) lui octroie 17 cas d'exonération de présomption de responsabilité.

Dès que le transporteur évoque l'un de ces cas, la présomption de responsabilité pesant sur lui tombe. Il reviendra alors au demandeur de prouver que la perte ou les dommages sont le fait du transporteur.

Ce qu'il faut retenir est qu'aux termes des Règles de la Haye, le transporteur ne peut être responsable que pour les pertes ou dommages causés par sa propre négligence ou celle de ses préposés ou mandataires.

Les 17 cas exceptés sont :

1° L'acte, la négligence ou le manquement du capitaine, des marins, du pilote ou des autres préposés du transporteur dans la navigation ou dans la gestion du navire. C'est en termes simples « la faute nautique » . ;

2° L'incendie, à moins qu'il soit dû à une faute téméraire du transporteur ;

3° Les périls, dangers ou accidents de la mer ;

4° L'acte de Dieu ;

5° Les faits de guerre ;

6° Les faits d'ennemis publics ;

7° L'arrêt ou la contrainte du prince ;

8°La quarantaine ;

9°L'acte ou l'omission du chargeur ou propriétaire de la marchandise, son agent ou représentant ;

10°Les grèves, lock-out ou arrêts de travail ;

11°Les émeutes et manifestations publiques ;

12°L'acte d'assistance ou de tentative d'assistance de vie ou de biens en mer ;

13°Les déchets de route (freinte de route) ou le vice propre de la marchandise ;

14°L'insuffisance d'emballage ;

15°L'insuffisance de marques, ou les marques non appropriées ;

16°Les vices cachés du navire qui ne peuvent pas être découverts malgré une diligence raisonnable ;

17°Tout autre cause qui n'est pas imputable à la faute personnelle du transporteur ou à la faute ou négligence de ses agents ou préposés.

Cette liste de cas exceptés inspire quatre remarques :

1- La responsabilité du chargeur est mise en évidence qui libère le transporteur ;

2- Les actes non imputables à l'homme libèrent le transporteur ;

3- Des situations qui ne sont plus forcément des cas de force majeure le libèrent également ;

4- Le transporteur ou ses préposés même négligeants peuvent ne pas être responsables dans la mesure où la faute nautique (faute dans la navigation ou dans la gestion du navire) (point1) et l'incendie qui n'a pas été provoqué de façon téméraire (point 2) les libèrent.

Ce sont là des lacunes qui vont être corrigées par les **Règles de Hambourg**

Les pays « chargeurs » et en particulier les Pays en Développement ont souhaité et obtenu des Nations-Unies la tenue d'une conférence diplomatique qui a abouti le 31 mars 1978 à Hambourg, en Allemagne, à la signature de la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer dite « Règles de Hambourg ».

Les Règles de Hambourg visent à remplacer les Règles de la Haye-Visby en corrigéant leurs lacunes. A ce titre, elles diffèrent de ces dernières à plusieurs niveaux.

- **Champ d'application des Règles de Hambourg**

Les Règles de Hambourg couvrent tous les contrats de transport international par mer. Là où les Règles de la Haye-Visby se limitent au transport donnant lieu à l'émission d'un connaissment, les Règles de Hambourg sont applicables quel que soit le document du contrat. Ces Règles permettent par exemple l'utilisation de connaissances électroniques.

La Convention de 1978 engage clairement la responsabilité du transporteur en cas de retard anormal (art.5) ; ce qui n'était pas le cas dans la Convention de 1924 amendée en 1968 et 1979(les Protocoles).

Du point de vue de la situation géographique des contractants, la nouvelle Convention (Règle de Hambourg) s'applique si :

- Le port de chargement ou le port de déchargement est situé dans un Etat contractant(les Règles de la Haye-Visby ne s'appliquent que si le pays du port de chargement est un pays contractant).
- Les marchandises sont débarquées dans un Etat contractant (même si aucun national de ce pays n'est partie au commerce).
- Le connaissment ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport prévoit l'application de la Convention (art 2 §1), c'est ce qui est appelé « *paramount clause* ».

La Convention de Hambourg maintient cependant deux causes d'exonération qui sont l'incendie et le sauvetage des vies et des biens en mer. La responsabilité du transporteur court dès l'instant où il prend en charge les marchandises au port de chargement, durant le voyage et jusqu'au port de déchargement.

4/ Le **transport aérien** : nous avons vu dommages apparents et réserves, les dommages non-apparents doivent être établis dans les

7 jours à compter de la réception des marchandises. En cas de retard, il doit être dénoncé dans les 14 jours à compter de la livraison.

Une fois la preuve établie, la présomption de responsabilité du transporteur s'enclenche, mais il peut se défendre en faisant valoir un évènement permettant l'exonération.

Article 23 : 5. « En cas de retard... » On retrouve dans le contenu de la CRM des indications sur ce que nous avons vu. De même, article 30 : on retrouve le délai de dénonciation de 7 jours « lorsqu'il s'agit de pertes non apparentes ». Il faut donc se souvenir lors de l'examen des articles intéressants pour s'y référer plus rapidement. Article 5 : « le minimum de duplication est 3 exemplaires ».

Article 9 : 2 « lettre de voiture » renvoie à la convention CMR. Si quelque chose n'est pas normal sans réserve, c'est la faute du transporteur.

III - La dénonciation des dommages et les indemnisations

A- Les dommages

Les cas d'exonération sont différents selon les modes de transports, toutefois certaines causes sont valables quel que soit le mode de transport comme par exemple la **force majeure**, le fait d'un tiers ou le défaut de la marchandise elle-même.

La force majeure répond à une définition plus ou moins précise qui a été fournie par les juridictions (définies différemment selon les pays).

Un évènement de force majeure ou fait extérieur, est un évènement extérieur au contractant ou cocontractant (n'a rien à voir avec l'expéditeur, le destinataire ou encore le commanditaire, etc), qui est imprévisible et qu'on ne peut empêcher. Cet évènement exonère la responsabilité du transporteur.

Ex : Tempête en pleine mer.

Le fait du tiers peut signifier qu'il s'agit d'une personne extérieure au contrat, ex : un autre usager de la route, ou bien l'expéditeur lui-même ou le destinataire dont le comportement est fautif au chargement et déchargement, qui libère le transporteur de sa responsabilité.

Le vice propre à la marchandise ou défaut de la marchandise : il s'agit d'une particularité de la marchandise qui la rend impropre à

supporter parfaitement un transport effectué dans de bonnes conditions.

Dans le cas du transport maritime, les cas d'exonération de responsabilité de transporteur sont plus nombreux :

- La défaillance du navire : une fois que le transporteur a fourni un navire en état « correct », il a rempli son obligation et les termes de la Convention sont extrêmement vagues.
- La faute nautique : faute du commandant de bord, c'est plutôt sa responsabilité que celle de la compagnie.
- Les grèves à bord.

Dans le cas du transport aérien, on peut invoquer :

- Faute de pilotage
- Mise en cause du matériel et l'entreprise qui en assure la sécurité (c'est le fait d'un tiers)

Lorsqu'on a recours à un commissionnaire, c'est le commissionnaire qui a choisi le transporteur, a signé le contrat, il est donc présumé responsable en cas d'inexécution, à charge pour lui de se retourner contre le transporteur.

B- Les indemnisations

Principe général :

Les indemnisations sont censées réparer la perte subie (ex : 1000 € de marchandise perdue) et le manque à gagner (image de l'entreprise, perte d'un client...).

Montant des indemnisations

L'indemnisation se fait sur la base de barèmes standards (base fixée par les Conventions internationales). Si le partenaire au contrat souhaite que l'indemnisation éventuelle soit plus importante que ces plafonds, il peut souscrire à une déclaration de valeur. Il paiera un coût supplémentaire mais bénéficiera en cas de dommages d'une indemnisation à hauteur des pertes. Par ailleurs une indemnité supplémentaire peut être versée, on parle d'**« intérêt spécial à la livraison »**, il s'agit d'un pourcentage d'indemnisation qui s'ajoute au **barème fixe de la Convention Internationale**.

DTS : droit de tirage spécial, unité du FMI, calculé par kilo, en fonction d'une valeur qui change, fixée à partir de plusieurs monnaies standard.

Les plafonds d'indemnités ne s'appliquent que dans l'hypothèse où le transporteur n'a pas commis de faute grave. S'il y a une faute grave, les barèmes d'indemnisation sautent : on indemnise à hauteur de la perte. Avec plafond, l'assurance paye, sans plafond le transporteur paye.

Le souci majeur du destinataire est d'être indemnisé en cas de problème, en évitant le contentieux. Le contentieux implique le respect des délais.

Délai pour agir en justice = prescription = délai d'action.

Le délai de prescription passe d'un an à deux ans dans le domaine maritime.

Chapitre III : LES RISQUES DIRECTS LIÉS AU TRANSPORT

I- AU COURS DU TRANSPORT

Les risques varient et évoluent non seulement en fonction du mode de transport mais également en fonction des caractéristiques des marchandises transportées.

Le chargeur prendra en compte la multiplicité et la diversité des risques auxquels ses marchandises seront soumises.

Pour une meilleure appréhension des risques, on distinguera par le biais d'exemples, les risques afférents au transport de marchandises en fonction des différents modes de transport (maritimes, aérien, ferroviaire, routier, fluvial), et les risques pouvant survenir quel que soit le mode de transport utilisé.

Selon les statistiques internationales :

- 44 pourcent des dommages sont dus à la manutention, au stockage, à l'arrimage.
- 20 pourcent proviennent du vol ou du chapardage.
- 6 pourcent sont dus à l'influence de la mouille.

A- Les événements majeurs

A1- L'incendie, l'explosion

En raison de sa fréquence et de sa sévérité, le risque d'incendie ou d'explosion a de tout temps été considéré comme un risque majeur par les transporteurs maritimes. C'est la raison pour laquelle des

exercices de lutte contre l'incendie sont imposés sur tous les navires par les lois et règlements pour la sauvegarde de la vie humaine en Mer.

Les dommages résultant d'un incendie font partie des cas d'exonération de responsabilité des transporteurs maritimes.

EXEMPLE

La société bulles and Co expédie deux conteneurs de champagne d'une valeur de 300 mille euro Reims à Bombay. Au cours du voyage maritimes, un incendie se déclare à bord du navire provoquant des dommages aux cartons de champagne entreposés dans les conteneurs. A la réclamation de la société bulles and Co, le transporteur maritime invoque le cas d'exonération de sa responsabilité. Le chargeur n'a pas de recours envers le transporteur et doit assumer une perte financière de 3000 euro.

Les origines des incendies ou explosions sont variées. Elles peuvent provenir d'une marchandise logée dans le véhicule de transport (navire, camion, avion, wagon) ou du véhicule de transport lui-même.

Ainsi la friction de ferrailles graisseuses du fait des forces dynamiques peut provoquer un incendie à bord d'un navire, d'un camion ou d'un wagon.

Certaines marchandises du fait de la chaleur extérieur, ou par réaction chimiques peuvent exploser et communiquer l'incendie aux autres marchandises entreposées à bord du véhicule de transport.

A2- Les dommages causés par les émanations de fumés

Les dommages causés par les émanations de fumés peuvent altérer ou dénaturer les marchandises (ainsi des cartons d'eau minérale entreposés dans un conteneur loin de l'incendie seront déclarés impropres à la consommation même si le contenu n'a pas été touché mais aurait pu être altéré par les odeurs ou fumées).

Enfin, ce peut être l'incendie du moyen de transport lui-même du fait de l'échauffement du système de freinage qui peut provoquer la combustion des marchandises transportées dans un camion. Si l'incendie survient dans un tunnel, on imagine les conséquences dramatiques. Les récents incendies dans les tunnels du Mont-Blanc ou sous la Manche ont montré que ces risques pouvaient engendrer des conséquences financières très importantes.

B – Les autres événements majeurs ou caractérisés

Le naufrage, l’abordage, l’échouement en maritime ou en fluvial, le déraillement de train, la chute d’un avion, le versement ou le renversement d’un camion sont des événements majeurs mettant en péril le véhicule de transport et sa cargaison. Les spécialistes estiment qu’environ 30% des sinistres sont imputables à des événements majeurs que l’on ne peut éviter par des mesures de prévention. L’éventuelle utilisation du fameux passage du «Nord-Est » par les compagnies maritimes remettrait en avant le risque de débâche des glaces abondamment commenté par les anciens auteurs.

B1- Les dommages causés par l’humidité

Ce risque représente environ 6 % des sinistres par les assureurs mondiaux. Il vise tous les dommages provenant de la mouille par eau douce ou par eau de mer, que ce soit par contact direct ou indirect.

B2 – En constat direct

Les marchandises pourront pendant le transport se trouver en constat direct avec de l’eau, de l’humidité du fait d’orages, de mers agitées, de tempêtes, de cyclones, d’ouragans, de climats de mousson. Ainsi, en stockage, les marchandises entreposées aux risques d’informations provenant d’un débordement de fleuve ou de rivière, de fortes pluies ou tout simplement d’un défaut de drainage des surfaces de stockage ou des conduites d’évacuation des eaux pluviales.

Pendant le transport, les défauts d’étanchéités au niveau des joints, des portes, des conteneurs, de remorques ou de camions, des panneaux de cales de navire ou de péniches ou des perforations dans les parois des conteneurs, des bâches poreuses d’un camion ou d’un wagon, entraîneront des avaries importantes aux marchandises.

B3 – En Contact indirect

Les marchandises en cours de transport pourront être corrodées ou altérées par le phénomène de la «buée de cale» provenant de la

condensation à l'intérieur du conteneur, de la cale du navire ou parfois même du camion.

En effet, des moisissures sur des fèves de café, de la rouille sur des boîtes de conserve, peuvent provenir de la variation de température entre le point de départ et celui d'arrivée. C'est le cas en particulier sur de longs trajets maritimes.

Exemple :

Lorsque l'on charge des sacs de café au Costa Rica au mois de décembre pour être déchargés à Hambourg, la teneur en eau des fèves lavées alliées à la chaleur au port d'embarquement va provoquer des gouttelettes le long des parois du conteneur au fur et à mesure que la température baisse dans la progression du navire vers son port de destination. A l'arrivée, la cargaison sera fortement humidifiée voire altérée par la présence de plusieurs litres d'eau à l'intérieur du conteneur.

Ce phénomène de condensation est souvent sous-estimé par les chargeurs. L'humidité de l'air ambiant, le suintement de la marchandise elle-même, une ventilation insuffisante du véhicule de transport ou du contenant, une insuffisance ou absence de produits desséchants dans les conteneurs ou caisses provoqueront des avaries pourtant facilement évitables.

Ces avaries pourront aussi conduire à de graves préjudices financiers : une expédition de 20 tonnes de boites de conserve de haricots verts extra fins du Burkina Faso a dû être détruite du fait de la présence de rouille et d'étiquettes partiellement décollées. Même si le contenu des boites de conserve alimentaire reste sain, il n'est plus commercialisable en raison de la présence de rouille sur boites d'étiquettes endommagées par l'humidité ambiante.

Une autre origine plus insidieuse provient de l'utilisation de bois non correctement séché pour la fabrication des emballages. Ce bois créera de l'humidité dans la caisse et favorisera la formation de rouille alors que ladite caisse n'aura pas voyagé dans un environnement humide.

II- LE VOL, LE DETOURNEMENT, LE CHAPARDAGE, LA FRAUDE

Cette famille de risques pèse pour 20% dans les sinistres enregistrés par les compagnies d'assurance au niveau mondial.

Elle est matérialisée le plus souvent par les effractions de cartons, d'emballages, et le vol de tout ou partie des marchandises qui y sont contenues. Cependant, on peut rencontrer la disparition totale de l'expédition lorsque bien sûr les marchandises sont qualifiées « haut risque vol » (cigarettes, téléphone portables, matériel informatique, hi-fi, photo...) mais aussi lorsque des marchandises non catégorisées en « haut risque vol » voyagent dans le même conteneur, ou le même camion que celles qualifiées « haut risque vol ». Ainsi, une expédition de papier hygiénique a été récemment volée car elle voyageait en groupage avec un carton de téléphones portables. Les détournements de colis, de palettes, de conteneurs ou de wagons entiers ne sont pas rares.

Bien souvent le risque de fréquence est aggravé du fait de mesures de sécurité insuffisantes sur les aires de chargement, de déchargement, de transit ou de stockage. De même, un mauvais marquage, incompréhensible ou mal adapté entraîne des erreurs sur la destination des marchandises.

A – Le cas du détournement de marchandises

Traditionnellement le vol, les manquants restaient confinés aux prélèvements effectués par certains dockers, douaniers, ou manutentionnaires...

Cependant, depuis la mondialisation du transport, le vol des marchandises a pris de nouvelles dimensions. On ne compte plus le nombre d'attaques à main armée. Les malfaiteurs n'hésitent plus à s'introduire à bord des navires, au mouillage et de nuit pour non seulement voler des apparaux nautiques, des marchandises en pontée, des effets personnels, de l'argent à l'équipage mais aussi à détourner le navire lui-même sous la menace d'armes.

Les chargeurs commencent à prendre conscience du phénomène qui remet dans l'actualité de très vieilles pratique en usage de plusieurs siècles. **Le détournement est le fait qu'une personne sans titre de propriété s'approprie une cargaison.** Le détournement est considéré comme un acte de piraterie qui peut être ou est crapuleux. S'il est accompli par l'équipage on le qualifie de baraterie. C'est ainsi que disparaissent des cargaisons entières avec la participation active de certains propriétaires de navires. L'exemple le plus typique et classique est le navire qui change de route, change de nom ou de pavillon et dont la cargaison est vendue dans un port de complaisance.

La baraterie est une sorte de malversation, de fraude commise par le capitaine, maître ou patron d'un navire, ou par l'équipage, au préjudice soit des armateurs, soit des assureurs, et qui consiste le plus souvent à faire essuyer au bâtiment un naufrage volontaire ou à supposer des avaries.

B – Le cas de la fraude

Depuis la création de l'« International Marine Bureau » en 1981, des milliers d'actes de piraterie et de fraude ont été répertoriés par cet organisme situé à Londres.

Jusqu'à la moitié des années 1970, ce problème était assez régionalisé affectant les compagnies maritimes locales et les marchés d'assurance locaux. Mais avec la croissance exceptionnelle de la demande de transport dans les pays mêmes les plus ignorés, la fraude maritime et terrestre est devenue un phénomène mondial.

Assureurs, banquiers, transporteurs, chargeurs mais aussi, les gouvernements se mobilisent pour la réduire, d'autant plus qu'elle est liée à des méthodes de financement douteuses, de blanchiment de capitaux alimentant le terrorisme international.

L'OMI (Organisation Maritime Internationale) a adopté à cet égard plusieurs résolutions concernant les problèmes de baraterie et de détournements illégaux des navires et leurs cargaisons.

1° Définition de la fraude maritime

La fraude est un acte de malhonnêteté ou de tromperie dans le but de nuire à autrui. « Le Petit Larousse » la définit comme « un acte de mauvaise foi accompli en contrevenant à la foi à la loi ou aux règlements et nuisant au droit s'autrui ».

La Chambre de Commerce Internationale élargit cette définition en précisant qu' « une transaction du commerce international implique plusieurs intervenants : l'acheteur, le vendeur, la compagnie maritime, le chargeur, le capitaine et son équipage, l'assureur, le banquier, le coutier ou l'agent. La fraude apparaît lorsqu'un de ces intervenants réussit de manière illégale à obtenir de l'argent ou des marchandises d'un autre intervenant en dehors de ce qui a été conclu contractuellement. Dans certains cas, plusieurs de ces intervenants peuvent agir de connivence. Bien que les banques et les assurances soient impliquées dans ces cas de fraude, elles le sont bien souvent en tant que victimes ».

2°Classification des types de fraude

La chambre de commerce internationale a établi une classification des délits de fraude. Elle distingue plusieurs cas :

- la fraude sur les documents ;
- La fraude sur charte-partie ;
- les détournements de cargaison ;
- les fraudes sur « vieux navires ».

A - La fraude sur documents

Dans la majorité des transactions commerciales internationales, certains documents commerciaux sont traités comme si l'étaient des marchandises eux –mêmes.

Une fraude sur documents survient lorsqu'une ou plusieurs des parties à ces transactions sont dépossédées de leurs biens ou du paiement de ces biens ou du paiement de ces biens.

A de rares exceptions près, les traits communs aux fraudes sur documents sont :

- des contrats de vente négociés CIF ou CFR ;
- des traders inexpérimentés ;
- l'amateur et l'équipage sont actuellement hors de cause :
- les victimes viennent de pays en voie de développement ;

- les victimes n'ont pas de recours envers les assureurs ou les transporteurs.

Exemple :

- une escroquerie sur une cargaison de 1 million de tôles d'acier galvanisées en conteneurs aux dépens de huit importateurs chypriotes : tous les conteneurs à leur arrivée étaient remplis de ferraille. La commande avait été passée auprès d'une société basée en Suisse avec expédition de la cargaison depuis New York à destination de Limassol transbordement à Rotterdam.

Une tentative d'escroquerie sur livraison fictive de 1,5 million de tôles d'acier de la Spezia à Hong-Kong.

- Vente fictives de pétrole nigérien.

Dans ce type d'affaires, les fraudeurs utilisent souvent des noms très proches de navires existants ou de compagnies ayant une réputation internationale.

Tentative de vente frauduleuse de 907 850 barils de pétrole en provenance du Nigeria chargé à bord du « chevron » : les fraudeurs ont émis un faux connaissement indiquant comme destinataire de la marchandise «B», et envoyé un télex au commandant du navire confirmant que cette compagnie était bien consignataire de cette cargaison chargée au Nigeria à destination de Rotterdam.

- Ventes fictives de marchandises depuis la Chine sur l'Europe : tous les navires concernés battaient pavillon chinois et n'effectuaient que des voyages sur des lignes intérieures chinoises.

Vente frauduleuses de café depuis différents pays de l'Afrique de L'Est dont l'Ouganda à destinataire de l'Europe.

- Offres de ventes fictives de cigarettes Marlboro logées en conteneurs : certains de ces conteneurs en provenance du Panama à destination de l'Europe étaient vides à leur arrivée.

- 700 caisses de champagne en conteneurs ont disparu sur un voyage entre Gènes-Dubaï avec transbordement à Naples.

Comme nous pouvons le constater avec ces quelques exemples, la fraude sur document peut être :

- des documents falsifiés. Dans ce cas, les marchandises n'existe pas ;
- une marchandise inférieure en quantité ou en qualité ;
- la même marchandise peut être vendue à deux ou plusieurs parties ;
- l'émission de connaissement est établie en double pour la même marchandise.

B) La fraude sur charte-partie

La fraude sur charte-partie peut être définie comme l'acte frauduleuse d'un affréteur envers un fréteur, un armateur ou un expéditeur.

Le fraudeur affrètera un navire en ne payant seulement que le loyer minimum nécessaire. Il vendra un espace de cale et collectera le fret. C'est seulement, lors du deuxième loyer au propriétaire du navire que l'on constatera que l'affréteur en question aura disparu .

Exemple :

- Le navire grec «M» chargé de 8000 tonnes de divers de Marseille à destination de Mascate a été rappelé par son armateur, les affréteurs à temps n'ayant pas payé le fret. Revenu au Pirée, il avait déchargé sa cargaison et était disposé à remettre aux ayants droit la marchandise sur paiement de sommes extravagantes.
- 12000 tonnes de riz en sacs destinées à Aqaba, en provenance de Bangkok ont été saisies par les armateurs pour non-paiement des frais d'affrètement.

C) Le détournement et le vol de marchandises

Le vol de la marchandise est plutôt perçu comme un risque propre au transport maritime. Traditionnellement le vol les manquants restaient confinés aux prélevements effectués par certains dockers douaniers équipages.

Cependant, depuis la fin des années 1970, le vol des marchandises a pris de nouvelles dimensions. On dénombre de plus en plus de vols armés : des malfaiteurs s'introduisent à bord des navires au mouillage et de nuit pour y voler des apparaux nautiques, des marchandises en pontée, des effets personnels, de l'argent de l'équipage menacé par des armes. La faillite de petits armements, la guerre civile au Liban et la tension politique en Libye ont favorisé les « détournements de cargaisons ». Les chargeurs ne soupçonnaient pas que de très vieilles pratiques de plusieurs siècles pouvaient réapparaître au xx ème siècle, pourtant cette pratique n'a fait que s'amplifier depuis dans le golfe d'Aden, l'Océan indien, etc. **Lorsqu'une personne sans titre de propriété s'approprie une cargaison**, on est en présence d'un cas de **détournement**. Le détournement est considéré comme un acte de piraterie et s'il est accompli par l'équipage, il est assimilable à la baraterie. C'est ainsi que disparaissent les cargaisons avec la participation active de certains propriétaires de navires. L'exemple Le plus typique et classique est le navire qui change de route, change de nom ou de pavillon et dont la cargaison est vendu dans un port de complaisance.

d) La fraude aux « vieux rafiot »

Ce type de fraude, en anglais « rust bucket frauds », implique le sabordage délibéré de ces navires. Les facteurs communs à ce type de fraude sont :

- une certaine collusion entre le propriétaire de la marchandise, l'amateur et l'équipage ;
- une cargaison de haute valeur ;
- un navire battant pavillon de complaisance avec pour but de déclarer un sinistre à la fois pour la marchandise et le corps du navire.

Naturellement, plusieurs variations existent sur ce thème :

- La marchandise n'est pas chargée, elle n'existe que sur le papier ;
- à la place des marchandises figurant sur le manifeste, on a chargé des palliatifs : du sable dans les sacs de café, des cailloux à la place de magnétoscopes ;
- le naufrage est faux, c'est-à-dire que le navire ne coule pas et réapparaît quelque part sous une identité.

Exemple : Le Canna quitta Hull à destination du Nigéria avec une cargaison de rails de chemin de fer. Ce navire a disparu mais a été retrouvé sous un autre nom à Beyrouth ou l'équipage tentait de revendre la cargaison.

- L'Avez quittant Singapour Bombay avec un chargement de cuivre de 9 000 000 de tonnes et a coulé après une avarie de machine par temps calme au large du Sri Lanka. L'équipage sain et sauf a été rapatrié sur la Thaïlande où il a disparu. L'enquête a déterminé que la cargaison avait été déchargée avant la disparition du navire.
- 700 caisses de champagne en conteneur disparurent sur un voyage régulier entre Genève et Dubaï avec transbordement à Naples.
- Une cargaison de poivre en provenance de la Thaïlande, avec émission de faux connaissement a été substituée par le sable.
- Un navire chargé de deux millions de dollars de pois de chiches et de lentilles chargés à Mersin(Turquie) et destinés aux Indes a disparu.

Examinons maintenant les facteurs de ces fraudes : on remarque des facteurs non contrôlables.

Les facteurs contrôlables

a) Le crédit documentaire

Selon les règles et usages en matière de crédit documentaire, toute une transaction commerciale internationale traite sur documents et non sur les marchandises. Les crédits sont les transactions séparées de la vente des marchandises. Si les documents sont conformes au crédit, la banque doit payer, sauf en cas de fraude manifeste ou la banque est alors obligée de refuser le paiement. Les « règles uniformes» rédigées par la chambre de commerce Internationale tendent à faciliter la fraude en se limitant à l'apparente authenticité. Peu importe à la limite que ces documents soient frauduleux, si ceux-ci sont correctement remplis, ils sont acceptables.

b) La confiance excessive

Ce qui est valable dans une vente locale ne l'est pas en commerce international. Trop d'acheteurs ont une confiance exclusive en leurs partenaires traders et sur l'authenticité des documents.

Il est difficile de les blâmer, les pratiques de commerce international étaient basées sur le respect de la parole donnée. Au XIXe siècle. Londres était le centre nerveux du commerce international. Même aujourd’hui la devise «Our word is our bond» reste la base des relations commerciales à l’international. De nos jours, face à la multiplication de nouvelles places financières et leur décentralisation internationale les contrôles s’avèrent plus difficiles.

c) « L’apparente bonne affaire »ou la sous tarification des taux fret

Les acheteurs sont attirés par des prix exceptionnellement bas et bonnes conditions de vente par des intermédiaires peu scrupuleux. Les conséquences de cette attirance pour des contrats bon marché ont été bien résumées par un grand spécialiste de la gestion des sinistres facultés de Londres : « La police d’assurance sur faculté a pour objet de garantir les dommages et pertes matériels subis par les marchandises pendant le voyage assuré c'est-à-dire contre principalement tous les événements sur lesquels l’assuré n'a pas de contrôle, et non sur les risques qui sont sous son contrôle.

Aussi, si un assuré achète, bon marché soit en mettant ses marchandises dans des emballages insuffisamment bons ou en retenant la cotation de taux de fret la plus basse qui fera que ses marchandises seront chargées sur un navire de seconde classe, ou en faisant confiance à un intermédiaire inconnu (...) .Dans tous les cas vous en aurai que votre argent.

Quatrième Partie : L’ENVIRONNEMENT DU TRANSPORT INTERNATIONAL

Dans le cadre d’un contrat international, les Incoterms (*International Commercial Terms*) définissent les obligations réciproques du vendeur et de l’acheteur, occasionnées par le déplacement des marchandises, sur le triple plan des risques, des frais, des documents et des assurances. Ils sont remaniés tous les dix ans afin de suivre l’évolution des pratiques des entreprises. Ce sont les agents portuaires, les compagnies maritimes, les

fournisseurs, les douaniers et encore pleins d'autres agents du transport qui utilisent quotidiennement ces codes.

Chapitre I : LES INCOTERMS, BASES DES ECHANGES COMMERCIAUX

I- PRESENTATION ET CLASSEMENT DES INCOTERMS

A- Présentation

Les Incoterms encadrent le transfert de risques, le transfert de frais ainsi que les documents dus par le vendeur à l'acheteur, ce qui les rend incontournables dans le commerce international. Les incoterms, lorsqu'ils sont bien connus et bien utilisés, évitent les malentendus et les possibilités de conflits. Ils sont irremplaçables. Pour que les Incoterms de la Chambre de Commerce International s'appliquent à une opération commerciale, il faut y faire référence dans le contrat de vente. Le contrat doit ainsi comporter une phrase telle que « *Le contrat est soumis aux règles des Incoterms 2020 de la CCI, publication 560* »

Dans le cas d'opérations répétitives, la commande et l'accusé de réception de commande doivent également signaler en clair l'Incoterm choisi : par exemple FCA.

Un Incoterm dépourvu de précision géographique laisse la porte ouverte à tous les malentendus entre le vendeur et l'acheteur, toute chose que les Incoterms cherchent très précisément à éviter.

Chaque sigle est suivi de points de suspension. Ceux-ci sous-entendent des précisions indispensables à la bonne marche du contrat.

La langue d'origine des Incoterms est l'anglais. Les versions françaises, allemande, espagnole, ne sont que des traductions du texte anglais. Les sigles s'appuient donc sur la langue anglaise.

La Chambre de Commerce International recommande expressément aux opérateurs de connaître et d'utiliser les sigles : EXW..., FCA..., FAS..., FOB..., CFR..., CIF..., CPT..., CIP..., DAF..., DES..., DEQ..., DDU..., DDP.... Rien de plus avisé dans cette recommandation : il ne faut pas oublier que les Incoterms sont un

langage international. Les appellations CAF (Coût Assurance Fret)-sigle CIF...-, ou FAB...(Franco A Bord)-sigle FOB...-, ne seront comprises que des francophones. Les sigles, eux, sont assimilés par le monde entier.

Pour la période 2020, la Chambre de Commerce International a défini 11 Incoterms qui sont :

EXW..., FAS..., FCA..., FOB..., CIP..., CPT..., CIF..., CFR..., DDP..., DPU (Delivered at Place Unloaded)..., DAP(Delivered At Place)...

B- Classement des Incoterms en quatre familles

Le classement des treize Incoterms, adoptés par la Chambre de Commerce International ou Chambre Internationale de Commerce dans sa publication 560 apporte tous les avantages de la simplicité et de la clarté. Il repartit les Incoterms en quatre familles :

- Le « E » : Ex,
- La famille des « F », Free ou Franco : le vendeur n'assume ni les coûts, ni les risques de transport principal.
- La famille des « C », Cost/Carriage ou Coût/Port : le vendeur assume les coûts du transport principal, mais n'en assume pas les risques ; et enfin
- La famille des « D », Delivered ou Rendu : le vendeur assume, et les coûts, et les risques du transport principal.

II- LE CHOIX DE L'INCOTERM SELON LE MODE DE TRANSPORT

Les opérateurs internationaux doivent apporter toute leur attention à utiliser les Incoterms adaptés exactement au mode de transport choisi. Un CIF...ne veut rien dire en transport terrestre ou aérien, un FOB... avec l'indication d'un lieu géographique autre qu'un port est un non-sens. En cas de litige, les parties s'exposent alors à voir le tribunal refuser d'appliquer le texte de l'Incoterm retenu au contrat, en raison de l'ambiguïté.

La Chambre de Commerce International distingue les Incoterms exclusivement maritimes (*par exclusivement maritimes*, il faut entendre les transports par mer et par voies d'eau intérieures : fleuves, canaux, lacs) qui ne doivent être utilisés qu'en cas de transport maritime conventionnel de port à port, des Incoterms *tous modes de transport*, applicables aux transports terrestres,

aérien et maritime, dès lors que ce dernier entre dans le cadre d'un transport multimodal. Le DAF...(Delivered At Frontier) fait exception et est exclusivement terrestre.

Famille	6 Incoterms tous modes de transport	6 Incoterms exclusivement maritimes	01 Incoterm exclusivement terrestre
E	-EXW...		
F	-FCA...	-FAS... -FOB...	
C	-CPT... -CIP...	-CFR... -CIF...	
D	-DDU... -DDP...	-DES... -DEQ...	-DAF...

III- LA DISTINCTION ENTRE VENTE AU DEPART ET VENTE A L'ARRIVEE

Pour bien comprendre les Incoterms, et surtout les différences qui existent entre eux, il est essentiel de distinguer les ventes dites *au départ* des ventes dites *à l'arrivée*. La distinction porte sur les risques.

Dans une **vente au départ**, la marchandise voyage, sur le transport principal, aux risques et périls de l'**acheteur**. Dans une **vente à l'arrivée**, la marchandise voyage, sur le transport principal, aux risques et périls du **vendeur**.

Par *transport principal*, on entend le transport international ; en maritime ou aérien, cela ne pose pas de problème, sauf cabotage, c'est-à-dire transport maritime ou aérien, entre ports ou aéroports métropolitains, mais en revanche, pour les transports terrestres, le transport peut être une juxtaposition de transports nationaux.

La notion de transport principal distingue alors les transports terrestres d'approche (par exemple de l'usine à la plateforme d'un groupeur routier) du transport international, lui aussi terrestre, mais franchissant des frontières (par exemple de la plateforme du groupeur français à la plateforme du dégroupeur étranger).

Or, sur les treize (13) Incoterms proposés par la Chambre de Commerce International,(huit)⁸ sont des Incoterms de vente au départ(VD), et quatre (4) seulement sont des Incoterms de vente à

l'arrivée(VA). Un dernier Incoterm, le DAF...(Delivered at Frontier, rendu frontière) échappe à cette distinction. En effet, les risques du transport sont supportés par le vendeur jusqu'à la frontière dénommée, et par l'acheteur à partir de cette même frontière.

Le DAF... est considéré comme un Incoterm de livraison à la frontière.

Huit Incoterms de vente au départ, cinq de vente à l'arrivée : le moins qu'on puisse dire est qu'il n'y a guère équilibre, la raison en est historique : du temps des pirates et de la marine à voile, les vendeurs refusaient de supporter les risques du transport maritime : ils préféraient, dans le cas contraire, ne pas livrer.

8 Incoterms de vente au départ(VD)	5 Incoterms de vente à l'arrivée(VA)
-EXW Dans la famille des F : -FCA... -FAS... -FOB...	Dans la famille des D : -DAF... -DES... -DEQ... -DDU... -DDP...
Dans la famille des C : -CFR... -CIF... -CPT... -CIP...	

Chapitre II : LA DISTINCTION ENTRE INCOTERMS DE LIVRAISON DIRECTE ET INCOTERMS DE LIVRAISON INDIRECTE

EXW...DES...DEQ...DDU... et DDP...s'appellent Incoterms de livraison directe, car les marchandises sont généralement remises directement à l'acheteur. Les autres Incoterms-les indirects-supposent dans la majorité des cas l'interposition d'auxiliaires de transport.

Le tableau ci-dessous présente les treize Incoterms selon ce classement : on s'aperçoit que les Incoterms de vente au départ arrivent en premier, et que le classement se termine par les Incoterms de vente à l'arrivée.

Tableau récapitulatif des Incoterms					
Famille	Sigle	Nom	Mode(s) de transport	Type de vente	Livraison
E	EXW...	Ex-works	Tous modes de transport	Vente au départ	Directe
F	FCA...	Free-carrier	Tous modes de transport	Vente au départ	indirecte
	FAS...	Free along-side ship	Exclusivement maritime	Vente au départ	indirecte
	FOB...	Free on board	Exclusivement maritime	Vente au départ	indirecte
C	CFR...	Cost and freight	Exclusivement maritime	Vente au départ	indirecte
	CIF...	Cost insurance freight	Exclusivement maritime	Vente au départ	indirecte
	CPT...	Carriage Paid to	Tous modes de transport	Vente au départ	indirecte
	CIP...	Carriage insurance paid	Tous modes de transport	Vente au départ	indirecte
D	DAF...	Delivered at frontier	Terrestre	-	indirecte
	DES...	Delivered ex ship	Exclusivement maritime	Vente à l'arrivée	Directe
	DEQ...	Delivered ex quay	Exclusivement maritime	Vente à l'arrivée	Directe
	DDU...	Delivered duty unpaid	Tous modes de transport	Vente à l'arrivée	Directe
	DDP...	Delivered duty paid	Tous modes de transport	Vente à l'arrivée	Directe

Le choix de l'Incoterm influe sur le montant du contrat.

Chapitre III : LES ASSURANCES MARITIMES

I- LE PRINCIPE DE L'ASSURANCE

L'assurance-transport est obligatoire dans certains pays. La tentation est grande lorsqu'il n'y a pas obligation de s'assurer.

L'assurance maritime a précédé de plusieurs siècles l'assurance terrestre puisqu'elle remonte au moyen âge (15^e -16^e siècle) dans le monde méditerranéen.

Dans les deux cas, le problème semble le même. Il s'agit de couvrir des risques. Soit un dommage que subit l'assuré, soit une responsabilité qui lui incombe. La réglementation de l'assurance terrestre et celle de l'assurance maritime ne sont jamais rapprochées. Les sources sont restées autonomes et cela, parce que le contexte social et psychologique n'est pas le même.

Dans l'assurance terrestre, on est en présence d'un contrat d'adhésion où l'assureur risque d'imposer sa volonté. L'intervention du législateur en 1930 a eu pour but essentiel de protéger l'assuré.

En matière maritime, au contraire, ce n'est plus un contrat d'adhésion aussi nette. L'assurance se fonde sur des contrats types qui sont discutés sur un pied d'égalité par des organismes d'armateurs ou de chargeurs d'une part, et par les organismes d'assureurs d'autre part.

On comprend que la législation sur les assurances maritimes soit restée supplétive, c'est-à-dire qu'on peut l'écartier par les clauses contraires de police d'assurance. En définitive, la source du droit n'est pas dans ces législations, mais dans les polices types qui se ressemblent beaucoup. Les plus importantes sont les polices anglaises du Lloyd, également les polices d'Anvers et aussi les polices françaises qui ont été refaites au lendemain de la guerre, à savoir en 1947 pour l'assurance des marchandises, appelée **assurance sur faculté** et en 1949 pour les navires, appelée **assurance sur corps**.

Pour ces deux catégories d'assurance, il a de nombreuses règles communes aussi bien en ce qui concerne la formation que les effets du contrat d'assurance.

II- LE COUT DE L'ASSURANCE ET LES COMPOSANTES DU COUT

Le coût moyen des assurances s'établit mondialement autour de 8% (soit moins de 1%) Il est rare qu'une prime d'assurance soit inférieure à 1% (1 euro pour 1 000 euros) et qu'elle dépasse les 2% (2 euros pour 1 à 2 euros). La prime peut avoisiner, dans les cas

extrêmes, 5 à 8%. Dans la majorité des cas, la prime est raisonnable lorsqu'elle est comprise entre 1% et 2%.

A- Les facteurs influençant le coût de l'assurance

Plusieurs facteurs peuvent influencer le coût de l'assurance-transport.

1-La nature de la marchandise

La nature de la marchandise peut être fragile, elle peut être tentante, donc volable, elle peut être périssable. Pour les marchandises dangereuses, le coût de l'assurance est plus élevé.

2-La nature de l'emballage

Une marchandise *à nu* sur palette est plus exposée qu'une marchandise placée dans une caisse aux planches jointives.

3-Le mode de transport

Le mode transport est un des domaines où le transport aérien marque des points sur le transport maritime. En moyenne, l'assurance aérienne coûte trois à quatre fois moins chère que l'assurance maritime, et même quelques fois (dans les pays enclavés) la différence est de 1 à 10. Dans la concurrence que se livrent le navire et l'avion, il faut tenir compte de ce paramètre, qui vient conforter l'économie sur l'emballage, le poids et le cubage : car le transport maritime requiert un emballage plus conséquent-donc plus cher(en moyenne 2 à 3 fois plus cher) que le transport aérien.

4-L'itinéraire assuré

Il est évident que la prime est plus élevée pour un transport maritime empruntant des zones à risques comme le Canal de Suez, l'Est de la Méditerranée, les alentours de Cuba ou le Détrict d'Ormuz et le Golfe Arabique.

5-La nature des garanties couvertes

L'Incoterm utilisé au contrat joue un rôle important en matière d'assurance. Une assurance de marchandises vendues FOB... coûte moins chère au vendeur qu'une assurance CIF... ou rendu. En matière de transport international, l'intéressé à la marchandise (c'est-à-dire celui qui supporte les risques du transport : le vendeur ou l'acheteur, selon l'Incoterm retenu) a le choix entre différentes formules d'assurance, de la moins à la plus étendue. C'est exactement comme en matière d'assurance automobile : l'assuré

peut se couvrir *au tiers ou tous risques* : la prime ne sera pas la même.

B- L'assurance adaptée aux risques du transport maritime

Tout contrat d'assurance a pour objet de garantir certaines valeurs contre certains risques.

Pour les valeurs assurables, on distingue l'assurance sur corps et celle sur faculté.

1-L'assurance sur corps

C'est d'abord une assurance de dommage ou de chose, c'est-à-dire une assurance qui couvre l'assuré pour les dommages que subirait sa propre chose. L'assurance de responsabilité n'a qu'un rôle accessoire ; si l'armateur est responsable de dommages causés à des tiers, on pourra saisir son navire. L'assureur paiera à sa place pour éviter cette saisie. C'est donc une double assurance : une assurance pour dommages subis et pour dommages causés aux tiers dans la mesure où on est responsable. Et comme il s'agit d'abord des dommages subis, les polices d'assurance précisent exactement ce qui est couvert.

La police couvre :

- 1- Le navire, coque et machine ;
- 2- Les accessoires nécessaires à la navigation ;
- 3- Les frais d'armement, c'est-à-dire le combustible, la nourriture de l'équipage et de façon générale, les biens affectés à la consommation pendant le voyage ;
- 4- Le fret c'est-à-dire le prix du transport.

2-L'assurance sur faculté

L'assurance sur faculté est une assurance qui couvre les marchandises et elle intéresse davantage les chargeurs que les armateurs.

C'est d'abord une assurance pour dommage subi, c'est aussi une assurance de responsabilité dans la mesure où la marchandise aurait causé un préjudice au navire ou à d'autres marchandises. Les assurances sur faculté se présentent sous deux formes très différentes. On a la police particulière et la police et la police flottante.

a) La police particulière

La police particulière ressemble à l'assurance sur corps, c'est-à-dire qu'elle couvre une cargaison totale ou partielle pour un voyage

déterminé. Elle se pratique surtout dans l'affrètement, car il faut la refaire à chaque voyage. Pour les expéditions de marchandises disséminées et répétées à longueur d'année, la pratique a imaginé la police flottante ou police par abonnement.

b) La police flottante

La police flottante est une sorte de contrat cadre qui prévoit pour une période indéterminée un prix d'assurance en fonction de la nature de la marchandise et sa destination avec souvent une clause d'échelle mobile. Ce contrat étant signé, chaque expédition de marchandise fait l'objet d'une simple déclaration.

C- **Les avaries dans le domaine maritime**

La police française d'assurance maritime sur facultés a été remaniée. L'on distingue deux types d'avaries : les avaries particulières et les avaries communes.

1) *Les avaries particulières*

Les avaries particulières sont celles qui affectent en particulier la marchandise d'un des clients, et pas celle des autres. C'est le cas lorsqu'une marchandise est cassée ou souillée par des produits voisins, ou rayée en cours de transport. Cet aléa porte exclusivement sur l'envoi qui concerne une entreprise donnée : il est appelé *avarie particulière*.

2) *L'avarie commune*

En voici la définition : « *Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait, ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune* » (Règle A des Règles dites « d'York et d'Anvers », 1890/1950).

L'avarie commune est une notion juridique exclusivement maritime, les transports aériens et terrestres étant considérés comme les ponctuels et n'entraînant pas les mêmes risques. Le navire et les marchandises qu'il transporte sont engagés dans une *aventure commune*, dès lors que le transport maritime commence.

La liste est longue des dangers qui guettent les marchandises lors d'un parcours maritime : jet à la mer (pour alléger le navire), incendie, échouement, collision, désarrimage par mer forte, avaries

aux machines ou au gouvernail, remorquage, détournement du navire par un port de refuge.

L'avarie commune est un risque majeur-extrêmement fréquent-que l'opérateur avisé ne peut se permettre de négliger.

Conclusion

En matière de développement économique, les transports jouent un rôle fondamental parce que pour se développer il faut échanger. Ce qui suppose un mouvement de personnes et de biens à l'intérieur du pays ou à l'extérieur. Ce mouvement ne peut se faire sans un système de transport adapté. C'est si vrai que souvent on dit qu'il n'y a pas de développement sans un bon système de transport.... D'autres thèses affirment de façon imagée que le développement passe par la route. En effet, il a été démontré que les mauvaises infrastructures routières mais aussi les embouteillages incessants dans les grandes agglomérations constituent des freins au développement.

Ces mouvements de personnes et de biens d'un point de vue juridique se font essentiellement à travers des contrats, des contrats de transport qui bien exécutés permettent la satisfaction de chaque partie au contrat que ce soit en matière de transport maritime, ferroviaire, terrestre ou aérien.

Lieutenant-Colonel AMANI Yao InSp