



2.

DROIT DU TRANSPORT INTERNATIONAL

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

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 heures

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 vu, 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+3.

3. APPRENTISSAGES ET COMPETENCES VISES

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 réglementation 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

°Ouvrage

Droit international public, David **Ruzié** et Gérard **Teboul**, 25^e édition, Dalloz, 2019.

°Webographie

- <http://www.ladissertation-com/Monde-du-travail/Business-et-commerce/Droit-international-des-transports222730.html> ;
- <http://drive.google-com/file/d/1YRr9dAlpc873W-5QwnQARetlx4YbOWH5/view>;
- <http://multitransalliance-wordpress.com/2009/07/10les-differents-types-de-contrat-transport>.

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.

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 régleme 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 contractypes 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 " <i>Pétrolier</i> "
		Navire transporteur de raffiné " <i>Pétrolier</i> "
		Navire transporteur de gaz GNL/GPL " <i>Gazier</i> "
		Navire transporteur de produits chimiques " <i>Chimiquier</i> "
	Navires de charge	Vraquier
		Porte-conteneur
		Roulier
		Cargo
		Transporteur de voitures
	Navires à passagers	Paquebot
		Transbordeur ou " <i>Ferries</i> "
		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 ravitailleur de plates-formes " <i>PSV</i> " ou " <i>supply</i> "
		Navire ravitailleur remorqueurs releveurs d'ancre " <i>AHTS</i> "
		Ravitailleur multi-rôle : " <i>Multi-Purpose Supply Vessel</i> "
		Transport de personnel
		Navire d'assistance : " <i>FSIV / Fast Support Intervention Vessel</i> "
		Remorqueur portuaire
	Navires de service portuaire	Vedette de lamanage
		Vedette de pilotage " <i>Pilotine</i> "
		Navire de sondage

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 dans notre pays. 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'a pas à la portée de tous. Notre aéroport n'accueille pour le moment pas d'avion privé pour les déplacements à l'intérieur du pays dans le style des jets privés. L'aviation civile reste soumise aux conventions internationales.

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 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 réglementaires 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 réglementaire 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 III : LES CONVENTIONS INTERNATIONALES EN FONCTION DES 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 :

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.

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.

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 États 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.

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

Au niveau du transport maritime, nous avons 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 code 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 dédommagements 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 connaissement 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'entière 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.

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.

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 périssable...), 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: 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 débiter 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.

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 important, 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 événement 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.

Païement 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 connaissement 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 bénéficier 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 connaissements. 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 Mr. 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

présupposé responsable s'il apporte la preuve d'un des cas qui l'exonèrent, 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 connaissement qui est un titre de propriété et de garantie. Celui qui dispose du connaissement a la possession de la marchandise. On peut donner le connaissement à la banque pour l'utiliser pour avoir un crédit documentaire à la banque. On distingue cependant le connaissement dont la force probante est absolue et irréfutable (irréfutable) du connaissement reçu.

- **Connaissement force probante :**

Le connaissement force probante est donné dans le cas où il y a vente Coûte et fret ou CAF. Le destinataire a absolument besoin du connaissement 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 connaissement soit par la charte partie.

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

Mais dans le coût 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 connaissement.

Dans les 2 cas, affrètement ou connaissement, les règles de Hambourg s'appliquent au connaissement 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 connaissement et dans ce cas c'est lui qui enverra le transporteur chercher sa marchandise chez le fournisseur.

Ici le connaissement 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.

- **Connaissement reçu**

Le connaissement 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 connaissement avec le transporteur soit par la conclusion d'un contrat d'affrètement c'est à dire la charte partie.

Le connaissement 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 connaissement 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 connaissement qui permet de prendre livraison de la marchandise. Le recours se fera soit en vertu du connaissement soit en vertu de la charte partie.

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

- **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 connaissement ne sont valables que lorsqu'ils ont force probante absolue. Elles font tomber cette force et rendent le connaissement 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 connaissement 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 connaissement. Le banquier ne se décharge du connaissement 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 événements 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 corrigeant 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 connaissement, les Règles de Hambourg sont applicables quel que soit le document du contrat. Ces Règles permettent par exemple l'utilisation de connaissements 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 connaissement 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 événement 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 événement de force majeure ou fait extérieur, est un événement 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 événement 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 : DIFFERENCE TRANSPORT MARITIME ET TRANSPORT AERIEN

Les transports maritime et aérien ont un caractère international :

Le caractère international de ces transports s'exprime à travers le règlement des litiges par des conventions internationales. Ces conventions peuvent être de deux types :

La convention qui règle un conflit international et qui donne une solution partielle sans écarter loi nationale qui régit le même système.

La convention qui exclut toute loi nationale, donc qui remplace la législation interne par une loi commune qui doit être introduite dans la loi nationale par le pays qui a ratifié.

La convention de Bruxelles de 1924 concernant la responsabilité du transport maritime en marchandise a été ratifiée par un certain nombre de pays européens riches qui l'appliquent sur le plan international. Cette convention s'applique uniquement à ceux qui ont ratifié, les autres se voient appliquer les litiges nationaux.

Les règles de Hambourg, quant à elles, consistent en une loi internationale introduite dans la loi nationale qui enlève donc la suprématie puisqu'elle s'applique de fait (art 27 de la convention de Hambourg) à tous qu'ils aient ratifié ou non.

N.B : Les droits maritime et aérien sont plus internationalisés que toutes les autres branches du droit privé y compris le transport terrestre.

I- DIFFERENTS MODES D'EXPLOITATION DES NAVIRES

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

1-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.

2-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 affrété pour un transport occasionnel.

Le contrat conclu entre le frèteur et l'affréteur s'appelle le contrat d'affrètement ou charte party (Charter party). 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 slot (fret charter)** il consiste à la location d'une partie du navire pour le transport de cargaison de moindre importance.

II- LE CHARGEUR(Charper)

Définition

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. 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 connaissement 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.

Quatrième Partie : L'ESPACE AERIEN

Si le régime juridique de **l'espace aérien** est déterminé par la condition juridique de l'espace sous-jacent, celui de **l'espace extra - atmosphérique** (cosmique) tend à se rapprocher de celui de la haute mer, traité dans le cours sur le droit de la mer.

Le problème délicat de la délimitation de ces deux espaces n'est pas encore réglé.

Chapitre I : L'espace aérien

I- Le régime juridique de l'espace aérien

A- Souveraineté de l'Etat sous-jacent

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.

L'amendement à la Convention de Chicago en 1984 a pour but la limitation de l'usage de la force (renonciation à recourir aux armes), après l'incident tragique survenu au-dessus du territoire soviétique à un avion sud-coréen (1983). Par cet amendement, une règle coutumière déjà établie va être codifiée, celle de la zone d'« **exclusion aérienne** » sur une partie du territoire d'un Etat. La zone d'« **exclusion aérienne** » va être appliquée

sur le territoire irakien (de 1991 à 2003), en Bosnie (de 1992 à 1995) et en Libye (mars-oct 2011). Vol de surveillance dans le cadre du désarmement ce qui est une mesure de confiance. Il y aura aussi des mesures qui vont aboutir au traité « Ciel ouvert » (open Sky) en 1992.

Le traité Ciel Ouvert donne à chacun des pays signataires « le droit de conduire et l'obligation d'accepter des vols d'observation au-dessus de son territoire », afin de permettre le contrôle de leurs activités militaires et de leurs installations stratégiques.

Le traité Ciel Ouvert a été conçu pour permettre aux pays signataires de contrôler les activités militaires et les installations stratégiques des autres pays signataires en acceptant des vols d'observation non armés au-dessus de leur territoire. Cependant, le traité a été torpillé par les retraits des États-Unis et de la Russie, qui se sont mutuellement accusés de le violer. La Russie a annoncé sa sortie du traité en 2021, quelques jours avant la prestation de serment du nouveau président américain Joe Biden. Les Européens vont perdre des renseignements importants, car la plupart d'entre eux ne possèdent pas de satellites de reconnaissance. Le traité « Open Skies » permettait de mener des vols d'observation conjoints et non armés au-dessus des territoires et de prendre des images à l'aide de capteurs d'une résolution prédéfinie. Tous les États parties pouvaient demander des images de survols effectués par d'autres. Chaque État avait « le droit de conduire et l'obligation d'accepter des vols d'observation au-dessus de son territoire »

En tant qu'ils sont des « aéronefs », les drones non armés sont régis par la convention de Chicago (7 décembre 1944) relative à l'aviation civile internationale. A cet égard, s'agissant du survol du territoire d'un Etat par un drone étranger, l'article 8 de cette convention précise qu'un « aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un Etat contractant » : seule une autorisation spéciale, émanant de l'Etat survolé, permet – dans le respect des conditions qu'elle fixe – de déroger à cette règle (même article).

B- Liberté de l'espace aérien

Ce régime de liberté est reconnu par le droit international au-dessus de la haute mer et des territoires non appropriés.

C- Coopération internationale

Ayant pour objectif de lutter contre la pollution transfrontière, la coopération internationale entre les Etats vise la protection de la couche d'ozone, la prévention contre les « pluies acides ».

II- Nationalité des aéronefs

A- Définition

Un aéronef est un appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère, grâce aux réactions de l'air, autres que les réactions de l'air à la surface de la terre. Les hydroglisseurs, naviplanes ou aéroglisseurs ne sont donc pas des aéronefs. Le terme désigne les avions et les hélicoptères et selon la jurisprudence française, les parapentes (Le parapente est **un aéronef dérivé du parachute**, permettant la pratique du vol libre ou du paramoteur).

B- Conditions d'attribution

Comme un navire, tout aéronef a une nationalité, dont les **conditions d'attribution** sont déterminées par chaque État, qui exerce sa compétence personnelle (contrôle et protection). Transfert éventuel, par voie conventionnelle de la responsabilité de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant de l'aéronef (art.83 bis, Convention de Chicago).

C- Organisations internationales et aéronefs

Il n'y a pas encore d'immatriculation au profit d'**organisations internationales**, mais il existe des compagnies aériennes transnationales (ex. : SAS- compagnie scandinave).

D- Qualité des aéronefs

On distingue les **aéronefs civils** des **aéronefs militaires**, qui sont soumis à un statut spécial, mais ne bénéficient, cependant, pas d'une immunité comme les navires de guerre.

Chapitre II : Utilisation de l'espace aérien

I- Règlementation du transport aérien

A – Le cabotage (transport intérieur)

Le cabotage est généralement réservé à l'État sous-jacent (libéralisation de l'espace aérien dans la communauté européenne depuis 1997).

B - Règlementation du contrat de transport

La convention de Varsovie de 1929 établit les responsabilités en matière de transport aérien. Une nouvelle convention a été conclue en 1999, à

Montréal, laissant subsister celle de 1929. Mais, si les deux Etats concernés sont parties aux deux conventions, celle de Montréal l'emportera.

La Convention de Montréal (MC99) a été signée à Montréal en 1999. Elle établit les règles que les compagnies aériennes doivent respecter sur les vols internationaux et protège les droits des passagers en cas de perte ou retard d'arrivée de bagages, de retard et d'annulation de vols et de dommages corporels subis par les passagers.

II- Organisation du transport aérien international

A- Les libertés de l'air

Définition : on distingue deux libertés techniques (droit de survol et droit d'escale technique) et trois libertés commerciales ou droits de trafic (concernant le transport de passagers, de fret et de courrier). La 5^e liberté assure une pleine concurrence commerciale entre les avions des divers pays.

Régime : du fait de la souveraineté de l'Etat sous-jacent, nécessité d'une autorisation et problème des Etats enclavés.

1- Cas particulier des zones de défense d'identification aérienne (ZDIA).

Zone située au-delà de l'espace aérien mais ayant pour objectif de défendre les espaces nationaux. Existence d'une pratique internationale (Etats-Unis, Japon). Création par la Chine (nov. 2013) d'une ZDIA couvrant un espace ne relevant pas de sa souveraineté : établie en mer de Chine orientale, la ZDIA Chinoise inclut les îles Senkaku, placées sous contrôle japonais mais revendiquées par la Chine.

Obligation – pour les aéronefs qui traversent cette zone – de respecter certaines règles d'identification. Concernant la ZDIA chinoise, les Etats – Unis contestent de cette obligation.

2- Distinction entre services réguliers et services non réguliers

EX. : charters : vols affrétés. Un vol charter ou vol nolisé (au Canada francophone) ou vol affrété est un **vol commercial organisé en dehors des lignes à horaires réguliers**. Un vol charter répond à une demande de la clientèle pour une destination donnée et à un temps donné.

3- Développement conventionnel

Le développement conventionnel est relatif aux libertés de l'air sur une base autonome ou en complément de la Convention de Chicago :

- Accords aériens autonomes : en voie de régression en raison de l'existence des conventions multilatérales.
- Accords de Chicago (1944) :
 - Règlementation nationale de l'entrée, du séjour et de la sortie des aéronefs ;
 - Règles relatives à la navigation aérienne : statut de l'aéronef, du personnel navigant, infrastructure des aéroports, circulation aérienne et police,
 - Principe de l'égalité de traitement pour tous les avions,
 - Octroi des libertés techniques (convention et accord sur le transit) mais échec concernant les libertés commerciales (accord sur le transport international non entré en vigueur), d'où négociations bilatérales (conventions de trafic).
- Bilatéralisme de complément : accords aériens précisant le régime des libertés de l'air (notamment la 5^e), la détermination des escales (routes aériennes), les entreprises agréées, les capacités de transport (parfois accords de pool). Interdépendance de ces accords. Recours à l'arbitrage pour le règlement du contentieux (ex. : accord aérien franco- américain de 1946 dénoncé en 1992, nouvel accord en 1998 seulement ; arbitrages en 1963 et en 1978).

4- Problème relatif à la « communautarisation » des droits de trafic

Exemples : règlement de 1991 relatif au fonctionnement des services de fret aérien entre les Etats membres. Désir de certains Etats (ex. : Etats-Unis) de conclure des accords « ciel ouvert » (open skies) permettant de multiplier le nombre d'entreprises agréées pour effectuer le transport aérien et de diversifier les aéroports d'embarquement et de débarquement. La CJCE (Cour de Justice des Communautés Européennes) a considéré que les accords de ce type, conclus par plusieurs pays, dont la France, avec les Etats-Unis violaient le droit communautaire (arrêt du 5 nov. 2002). Aussi, l'Union européenne conclut-elle des accords, relatifs au transport aérien, avec des Etats tiers (ex : accord du 30 novembre 2008 conclu entre l'Union européenne et le Canada).

L'accord du 30 novembre 2008 traduit, de manière sous-jacente, l'affirmation d'une politique européenne de ciel unique. Cette politique est caractérisée par une nouvelle gestion du ciel, cette gestion étant

transférée à l'Union européenne. Il faut ajouter qu'une politique de ciel unique implique, si elle est cohérente, que les accords bilatéraux (entre Etats membres de l'UE et Etats n'appartenant pas à l'UE) soient remplacés par des traités conclus entre l'Union européenne et les pays tiers. Dans ce nouveau contexte, une question-celle du maintien des compétences nationales- ne peut manquer de se poser.

B- Embargo aérien

Un embargo aérien est une rupture des relations aériennes entre un Etat et un autre ou entre Etat et plusieurs autres Etats.

En avril 1992, le conseil de sécurité des Nations unies vote la **résolution 748**, qui met en place un embargo aérien et un embargo sur les armes contre la Libye. Cela signifie que tout appareil en provenance de Libye est interdit de parcourir l'espace aérien d'un autre pays, d'y atterrir ou d'y décoller.

Le Conseil de sécurité a décidé de la rupture des relations aériennes dans les pays suivants : Irak (1990- 2003), nouvelle Yougoslavie (1992- 1994), Libye (1992- 1999), Soudan (depuis 1996) et une réduction des vols vers Haïti (pendant plusieurs mois en 1994).

C- Coopération internationale

- **Intergouvernementale au sein de l'OACI** : uniformisation des règles de la navigation aérienne.
- **Inter- compagnies aériennes au sein de l'IATA** (Association du Transport Aérien International) : notamment fixation des tarifs, mais crise en raison de l'intervention des Etats dans ce domaine.

Chapitre III : Règlementation de la sécurité aérienne

I- Normes techniques

Utilisation des aérodromes obéit à des consignes de sécurité.... S'agissant des drones, une norme concertée, figurant dans la convention de Chicago (7décembre 1944), énonce une obligation à la charge de l'Etat survolé : il lui appartient de faire en sorte – concernant le vol des drones dans des espaces pouvant être fréquentés par les aéronefs civils ;

- qu'une activité de contrôle permette d'écarter tout risque dont les aéronefs civils pourraient pâtir (art. 8).

A cette production concertée, peut s'ajouter une production unilatérale : les Etats peuvent élaborer des normes de droit national ayant vocation à

assurer la sécurité de l'usage des drones civils (ex. : loi française du 24 octobre 2016 et décret (2018- 374) du 18 mai 2018).

A- Coopération internationale en matière de contrôle de la sécurité

La coopération internationale en matière de contrôle de la sécurité fait référence à des organismes spécialisés en matière de contrôle de la sécurité aérienne, comme **Eurocontrol** (en Europe), ASECNA (pays africains francophones).

B- Répression du terrorisme dans les airs

- **Répression des crimes et délits commis à bord d'aéronefs :** compétence de l'Etat d'immatriculation, mais insuffisance de la Convention de Tokyo de 1963 à l'égard des détournements illicites (piraterie aérienne, assimilée à la piraterie maritime par la convention de Genève de 1958 sur la haute mer et celle de 1982, convention de Montego Bay) d'où la Convention de la Haye de 1970 édictant l'obligation de poursuivre les délinquants ou de les extraditer.
- **Répression des atteintes à la sécurité de l'aviation civile** (destruction d'avions en vol ou au sol) : Convention de Montréal par la Convention et le protocole de Pékin (sept, 2010).
- Eu égard à l'efficacité limitée du système mis en place, conditionnée par l'aire géographique d'application de ces conventions, **le gentlemen's agreement** adopté dans le cadre des « sommets du G7 » prévoyant l'interruption des vols en provenance ou à destination des pays qui ne poursuivraient pas ou n'extraderaient pas les auteurs des infractions aux Conventions de la Haye et de Montréal (déclarations de Bonn, 1978 et de Venise, 1987). Une seule application (1982- 1986) contre l'Afghanistan.
- **Résolution 718 du Conseil de sécurité (1992) :** embargo sur les liaisons aériennes avec la Libye en raison du refus de ce pays de coopérer dans la poursuite des responsables d'attentats contre des avions américains et français (sur la portée de cette résolution, voir. CIJ, ord. aff. Libye / Etats – Unis et Grande-Bretagne, 1992). Suspension en 1998, à la suite d'un compromis visant à permettre la poursuite des responsables de l'attentat contre un avion américain, en 1988, au – dessus de

Lockerbie, en Ecosse (mais rien n'a été prévu en ce qui concerne la poursuite des responsables de la destruction d'un avion français, au-dessus du Niger, en 1989) : livraison des suspects libyens et jugement devant un tribunal écossais, siégeant aux Pays-Bas : l'un a été condamné à la prison à vie, l'autre acquitté(2001)- levée des sanctions en 2003. Légitimité (à défaut de légalité) du détournement par l'aviation américaine d'un avion transportant les pirates- terroristes de l'Achille-Lauro (1985).

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.

La prise de conscience est le début de la sagesse