

## Introduction

On parle de droit international des transports puisque 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.

Des différences qui 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**.

Deuxième remarque : en fonction du **mode de transport** utilisé : voie maritime, aérienne, etc., les règles applicables sont différentes.

Troisième remarque : le secteur d'activité des transports fait l'objet de **conventions internationales** depuis longtemps : 1890 Première Convention Internationale, sur le ferroviaire. La multiplicité des échanges et le développement de nouveaux moyens de transports ont conduit à cette nécessité de textes internationaux.

Le moyen le plus utilisé est bien sûr le **fret maritime** sur les longues distances, délais longs mais quantités importantes.

Au niveau européen, le **routier** est le plus utilisé.

L'**aérien** est utilisé pour la marchandise périssable, car le coût financier est important et aujourd'hui pointé du doigt par les problématiques environnementales.

Le **ferroviaire** présente comme principal obstacle les infrastructures : voies et acheminement jusqu'à l'entreprise.

## Chapitre i – Conventions Internationales et textes de base en DIT

- **Conventions Internationales en DIT**

L'initiative 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 (CvI) 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 CvI. La signature est une étape contractuelle mais pas suffisante.

La ratification, étape suivante, consiste pour les premiers ministres ou chef d'état à reconnaître dans leur propre pays l'existence de la convention et accepter son entrée en application sur le territoire national. Les CvI sont signées en langue anglaise, avec les sigles anglo-saxons. Les CvI sont également accompagnées de documents supports, pratiques.

Attention, les CvI sur le territoire européen ne priment pas sur les lois communautaires.

- **Des CvI en fonctions des transports**

- **Transport routier**

Il existe principalement deux CvI :

- **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.
- **Convention TIR : 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.

- **Transport ferroviaire**

- **Convention CIM (Convention Internationale des Marchandises)**, première signée en 1890, c'est la plus ancienne CvI, 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. Il y a donc toujours plus ou moins un lien avec le service public et l'Etat. En France, la SNCF par exemple a une concession d'exploitation, contrat public entre la SNCF et l'Etat, c'est-à-dire monopole d'exploitation à la fois pour le transport de marchandises et de voyageurs.

Avec l'influence du système communautaire, le transport de marchandises à été ouvert à la concurrence (démarrage 1991). Volonté de terminer le monopole et de favoriser l'initiative privée, avec néanmoins une main mise de l'Etat sur le transport ferroviaire. A partir de 2010, le transport des voyageurs doit s'ouvrir à la concurrence, au niveau européen.

- **Transport aérien**

- **Convention de Varsovie** (1929) 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 CvI couvre de manière commune les marchandises et voyageurs et règle la question des bagages.
- **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 CvI est entrée en application en 2003, pour les Etats qui l'ont ratifiée (plus de 50 pays) et qui permet entre autres de fixer une meilleure indemnisation des victimes en cas de dommages.
- **Convention de Chicago** (1944) fixe les règles de l'aviation civile internationale (rapports d'aéroport à aéroport, lignes aériennes, etc., consignes à respecter)

- **Transport maritime**

- **Convention de Bruxelles** (1924) 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.

- **Convention de Hambourg** (1978) modifiée 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 CvI sert donc à uniformiser les échanges, régulariser les responsabilités et dédommagerments et réglementer les documents de base.**

**Connaissance maritime** : document permettant 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.

## Cours 2

- **Contrat de transport**, caractérisation et matérialisation
- **Exécution, inexécution du contrat**, dommages et contreparties

### **PARTIE 1 : LE CONTRAT DE TRANSPORT**

#### **Chapitre 1 : Définition du contrat de transport international**

Quel que soit le mode de transport, ce contrat porte sur le déplacement des marchandises 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.

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 : la Colombie, d'Asie : la Chine, d'Afrique : le Sénégal, le Cameroun, Arabes : Emirats Arabes, Egypte.

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 Russie vers la France, peut importer de la destination de la marchandise ensuite, engendre l'application de la CMR puisque la France est contractant. Attention la prestation du transport s'effectue moyennant paiement.

Dans le cas du **transport ferroviaire**, la Convention **SIM** prévoit les mêmes dispositions que la CMR : contractant = application.

Dans le cas du **transport maritime**, **Convention de Bruxelles et Hambourg**.

**Convention de Bruxelles** ou **Règles de La Haye** : *Régime et transports internationaux au départ d'un port situé dans un Etat contractant, quel que soit le lieu de destination, sous réserve qu'un connaissance 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.

## **Chapitre 2 : Contenu du contrat**

### **Les parties contractantes**

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

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

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

- le transporteur
- l'expéditeur
- le destinataire
- éventuellement 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.

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 SNCF ou à des compagnies privées.

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

### **La matérialisation du contrat**

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

On peut mettre en place un contrat particulier puis établir les documents nécessaires.

Le **document de transport** permet d'apporter la preuve du contrat qui a été passé, il démontre que des marchandises ont été remises au transporteur, et le document doit être en adéquation avec les marchandises transportées.

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

### Cours 3

#### **Chapitre 3 : Exécution du contrat et responsabilité**

- **Exécution et inexécution du contrat**
- **Dommages et réparations**
  
- **Exécution et inexécution du contrat**
  - o Idée générale

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**

#### **1. 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 fourni 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 son 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.

#### **2. Déplacement de la marchandise**

C'est le transport 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).

### 3. 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.

## DROIT DU TRANSPORT INTERNATIONAL

### Etude de Cas

**La conserverie bretonne de poissons « Learen » écoule ses produits dans plusieurs pays de l'Union Européenne. Ses clients achètent ses conserves haut de gamme (15 euros le lot de 5 boîtes de sardines de 100 grammes) afin de distribuer dans leur pays respectif auprès d'épiceries fines. En décembre, elle a reçu des commandes à destination de la Belgique, de l'Allemagne et de l'Italie et a eu recours à ses transporteurs habituels.**

**Après le passage de la frontière italienne, la cargaison à destination des villes de Milan et de Turin a été entièrement dérobée suite à un vol à main armée. Quant au transport groupé via la Belgique puis l'Allemagne, il s'est apparemment déroulé sans problème. A l'arrivée, le destinataire a toutefois remarqué que certains emballages (10 cartons de 30 kg de boîtes de sardines étaient partiellement éventrés.**

**Quelles remarques suscitent ces différentes situations ? Plus précisément, quelle attitude le transporteur doit-il adopter suite au vol de la cargaison à destination de l'Italie ? Comment le destinataire allemand doit-il réagir ? Dans un cas comme dans l'autre, peut-il y avoir indemnisation ? A quelle(s) condition(s) ? Comment cette dernière est-elle calculée ?**

#### 1. Quelles remarques suscitent ces différentes situations ?

*Avant de commencer, il faut d'abord résumer la situation pour recentrer les problèmes. On remarque ici deux situations :*

- Le vol à main armée en destination de l'Italie
- Les emballages partiellement éventrés lors du transport via la Belgique et l'Allemagne

*Enoncer ce que l'on sait du cours pouvant apporter un élément de réponse :*

Le transporteur est responsable de la marchandise à partir du moment où il en a la possession jusqu'à ce que celle-ci arrive au destinataire (obligation de résultat). C'est un transport couvert par la CMR.

➔ 1<sup>e</sup> problème : **vol à main armé**, le chauffeur / transporteur doit :

- Porter plainte et aviser son patron

- o Prévenir le destinataire
- o Prévenir l'expéditeur
- Puis
- o Prendre contact avec les assurances

Cependant tant que l'enquête n'est pas clôturée, il faut attendre, ce sont les résultats de l'enquête qui révéleront l'endroit où était stationné le chauffeur et s'il s'agissait d'un endroit sensible ou non. S'il s'agissait d'un endroit sensible, l'assurance pourra ne pas payer. De même s'il est établi que le chauffeur n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter l'incident et qu'il s'agit d'une faute lourde, c'est le transporteur qui payera le destinataire. S'il est établi que le chauffeur a été scrupuleux, qu'il est hors de cause, et que les auteurs ne sont pas retrouvés, l'assurance payera.

→ 2<sup>e</sup> problème : **10 cartons arrivent éventrés** :

Le destinataire, qui remarque les dégâts, doit émettre des réserves sur le document de transport (signé par le chauffeur avant qu'il ne reparte). S'il ne le fait pas, il doit payer le transport et ne peut refuser la marchandise.

#### Cours 4

*Annexe : « Les pièges des brefs délais » et « Droit du transport international : indemnisation », également le document sur le CRM.*

A l'examen, on a droit à la CRM et la fiche sur les indemnisations. Une étude de cas ou deux à l'examen. Les pays signataires ou non seront indiqués dans l'étude de cas, à nous de savoir si la Convention s'applique ou non selon les cas.

- **Inexécution**

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. Ce sont les situations que nous avons vues avant notre étude de cas.

- **Dommages et réparation**

La réparation suppose deux conditions :

→ **Que le dommage soit établi = preuve**

→ **Que le dommage soit dénoncé = action rapide (délais établis par la prescription)**

→ **Etablissement de la preuve : constat des dommages**

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 AR ou acte d'huissier).

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

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

Les délais pour les transporteurs :

- **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)

- Le **transport ferroviaire** fonctionne selon les mêmes principes
- 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.
- Le **transport aérien** : nous avons vu dommages apparents et réserves, les dommages non-apparents doivent être établis dans les 7 jours à compter de la réception des marchandises. En cas de **retard**, il doit être dénoncé dans les 14 jours à compter de la livraison.

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

Article 23 : 5. « En cas de retard... » On retrouve dans le contenu de la CRM des indications sur ce que nous avons vu. De même, article 30 : on retrouve le délai de dénonciation de 7 jours « lorsqu'il s'agit de pertes non apparentes ».

Il faut donc se souvenir lors de l'examen des articles intéressants pour s'y référer plus rapidement.

Article 5 : « le minimum de duplication est 3 exemplaires ».

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

## ➔ La dénonciation des dommages et les indemnisations

### • Les dommages

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

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

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

Ex : tempête en pleine mer



- Le **fait du tiers** peut signifier qu'il s'agit d'une personne extérieure au contrat, ex : un autre usager de la route, ou bien l'expéditeur lui-même ou le destinataire dont le comportement est fautif au chargement et déchargement, qui libère le transporteur de sa responsabilité
- Le **vice propre à la marchandise** ou **défaut de la marchandise** : il s'agit d'une particularité de la marchandise qui la rend impropre à supporter parfaitement un transport effectué dans de bonnes conditions

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

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

Dans le cas du **transport aérien**, on peut invoquer :

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

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

- **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**

*Cf « Droit du transport international : 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 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.

Pour le détail, se référer au document. Notes :

**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.

*CF « prescription : les pièges des brefs délais »*

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

**Faute lourde** : conduite en état d'ivresse, etc. **Dol** : En droit français des contrats, un dol est une manœuvre d'un cocontractant dans le but de tromper son partenaire et provoquer chez lui une erreur.  
Ex : omission d'information.

**FIN DU COURS**