



HAL
open science

**Apport du droit maritime au droit aérien : de la
dématérialisation du connaissance à la
dématérialisation de la Lettre de Transport Aérien
(LTA)**

Arnaud Faure

► **To cite this version:**

Arnaud Faure. Apport du droit maritime au droit aérien : de la dématérialisation du connaissance à la dématérialisation de la Lettre de Transport Aérien (LTA). Droit. 2011. dumas-01628229

HAL Id: dumas-01628229

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01628229v1>

Submitted on 9 Jan 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université Paul Cézanne Aix Marseille III
Faculté de droit, et de science politique d'Aix-Marseille

Master 2 Professionnel Mention Droit Maritime et des transports



Apport du droit maritime au droit aérien :
De la dématérialisation du connaissance à la
dématérialisation de la Lettre de Transport Aérien (LTA)

Mémoire présenté par

Arnaud Faure

Sous la direction de

Maitre Christian Scapel

Année 2010/2011

Remerciements

Dans un premier temps je voudrais exprimer toute ma reconnaissance à l'équipe du CDMT et plus particulièrement à son directeur Maître Christian Scapel et au professeur Pierre Bonassies pour leur présence et la qualité des cours qu'ils ont donnés tout au long de l'année universitaire.

Dans un second temps mes remerciements iront envers Maître Masako Tsuji pour nos échanges et pour les informations fournies touchant au titre de transport aérien.

Pour finir, je tiens à remercier toute la promotion 2010/2011 du master 2 de droit maritime et des transports. A la sympathie et l'entraide qui y régnait.

« Le monde aurait pu être simple comme le ciel et la mer. »

André Malraux

SOMMAIRE

Introduction

Partie 1 : Le titre de transport comme document papier

Chapitre 1 : Le titre de transport classique et ses caractéristiques

Chapitre 2 : Similitudes ou apports possibles entre les titres de transport maritimes papier et titres de transport aériens papier

Partie 2 : Le titre de transport comme document électronique

Chapitre 1 : Emergence et caractéristiques de « l'e-ticket »

Chapitre 2 : Développement parallèle de la législation du titre de transport électronique maritime et aérien

Conclusion

INTRODUCTION

« Succès/quatre vols/jeudi matin/contre vent 32 km/h/partis du sol avec moteur vitesse moyenne dans l'air 50km/le plus long 50 secondes/contact presse/retour Noël. »¹

Orville Wright² écrit le 17 décembre 1903 ce télégramme à son père pour lui notifier la réussite du premier vol d'une machine plus lourde que l'air qu'il a mise au point avec son frère Wilbur. C'est le début de l'aviation.

En 1907, on retrouve Orville et Wilbur Wright cette fois-ci non pas dans le domaine de l'aéronautique, mais dans celui de la marine. Les deux frères ont réussi à faire décoller un catamaran doté de plans porteurs³.

A une époque un peu plus récente, c'est le célèbre navigateur Éric Tabarly, disparu en 2001, puis dernièrement Alain Thébault⁴ qui ont continué dans les traces des frères Wright. Après toutes ces années d'évolution, ces navires volants dépassent la vitesse des 50 nœuds.

Cette « aventure » n'aurait sans doute jamais été aussi loin sans la participation de grands constructeurs aériens tels que Dassault ou l'Aérospatiale. L'industrie de l'aviation a apporté des matériaux légers et résistants comme le carbone et le titane, ainsi que les calculs de résistance des structures qui n'étaient pas encore utilisés dans le monde de la marine.

D'un point de vue technique le monde de l'aviation est à deux pas du monde maritime et, inversement, le monde maritime est très proche du milieu de l'aviation.

D'un point de vue juridique, compte tenu de la spécificité, de la dangerosité et de l'hostilité du milieu dans lequel évolue le navire ou l'aéronef on va retrouver des règles similaires.

¹ The paper of Wilbur and Orville Wright, p.259-260

² Wilbur (Millville, Indiana, 1867-Dayton, Ohio, 1912) et Orville (Dayton 1871-Dayton 1948) Wright, précurseurs de l'aviation américains.

« Ils commencent par fabriquer des bicyclettes, puis, dès 1902, se livrent à des essais de vol plané. Le 17 décembre 1903, à bord du *Flyer*, un avion doté d'un moteur de 16 chevaux et de deux hélices, Orville réussit, à Kitty Hawk, le premier vol propulsé et soutenu d'un appareil plus lourd que l'air. Les deux frères exécutent ensuite de nombreux vols. Le 15 septembre 1904, Wilbur effectue le premier virage en l'air avant de boucler, cinq jours plus tard, un circuit complet. »

³ <http://www.hydroptere.com/index.php?page=l-histoire>

⁴ Navigateur français qui en la compagnie d'Eric Tabarly a participé à la conception d'un navire à hydrofoils.

Par exemple, en comparant le statut du commandant de bord et le statut du capitaine on va se rendre compte que leurs fonctions sont relativement identiques et qu'ils disposent d'attributions sensiblement proches. Attributions d'ordre public, comme celle d'officier d'état civil ou comme celle d'officier de police judiciaire; attributions techniques qui regroupent la conduite et la sécurité du navire ou de l'aéronef ; attributions commerciales telle que la mission confiée par l'armateur ou l'exploitant.

Pareillement, aussi bien en droit aérien qu'en droit maritime la faute inexcusable est présente. Cette faute qui découle du droit social du 19^{ème} siècle, est devenue une spécificité du milieu aérien et maritime. Elle se caractérise comme une faute d'une gravité exceptionnelle dérivant d'un acte ou d'une omission, de la conscience du danger que devait en avoir son auteur, de l'absence de toute cause justificative et se distinguant de la faute intentionnelle, par le défaut d'un élément intentionnel.

Cette faute a d'abord été adoptée en droit aérien par le protocole de La Haye (1955), puis par la suite en droit maritime avec le protocole de Visby (1968). En cas de faute inexcusable, le transporteur, qu'il soit aérien ou maritime, se verra privé de sa limitation de responsabilité⁵.

Ces exemples montrent qu'il y a bel et bien des similitudes et des ressemblances dans les deux régimes juridiques : aérien et maritime.

L'objectif de ce mémoire serait donc de confirmer ces ressemblances et ces similitudes et d'établir s'ils agissent vraiment l'un sur l'autre et sous quelle forme. Ces deux droits étant très vastes (rappelons qu'il s'agit de droits transversaux), il est nécessaire de cibler cette étude sur un point précis.

Parmi les éléments communs à ces deux modes de transport on va trouver le contrat de transport puis le **titre de transport** qui en découle.

⁵ P. Bonassies, Ch. Scapel, « Traité de droit maritime », LGDJ 2010 n°402 : « La limitation de responsabilité de l'armateur est certainement l'institution la plus originale du droit maritime. » « Dans le droit applicable depuis le 1^{er} décembre 1986, l'armateur conserve cette faculté même en cas de faute, la limitation n'étant exclus qu'en cas de faute très grave, la faute qualifiée habituellement de « faute inexcusable ». »

Dans le monde maritime va être utilisé le connaissement qui est la représentation de la propriété des marchandises⁶, et la lettre de transport maritime, alors que dans le milieu aérien on va retrouver la lettre de transport aérien (LTA). Rappelons que ces titres de transport sont spécifiques au transport de marchandises (ou fret) et ne font aucun cas référence au transport de passagers.

Le connaissement est d'origine ancienne. Au Moyen Age, les embarcations n'étant pas les mêmes que celles d'aujourd'hui, les quantités embarquées étaient beaucoup moins importantes et les propriétaires de la marchandise voyageaient avec. Cela excluait la nécessité d'un reçu. Au 15ème siècle, lors de la création des colonies, les marchands n'avaient plus l'obligation de voyager avec leurs marchandises, des écrivains embarqués à bord des navires répertoriaient les marchandises. C'est avec cette pratique que des reçus sont émis pour la première fois pour les assurances. C'est en 1681 par l'ordonnance de la Marine que le connaissement voit le jour, mais il n'acquiert ensuite ses fonctions modernes qu'au cours du 19^{ème} siècle.

La lettre de transport maritime est née de la brièveté de certains trajets maritimes, de l'augmentation de la vitesse des navires, mais aussi de la lenteur de procédure du connaissement.

La lettre de transport aérien quant à elle est d'origine beaucoup plus récente puisqu'elle est rattachée à l'évolution de l'aviation. Elle a vu le jour en 1929 par la convention de Varsovie. Rappelons que le fret aérien a surtout pris son envol après la seconde guerre mondiale avec l'arrivée d'appareils tels que des Douglas DC-6 et des Lockheed Constellation et Super-Constellation.

L'une des actualités intéressantes de ces deux titres de transport est la question de leur dématérialisation. Cette idée est apparue au début des années 1990, c'est-à-dire depuis le développement de l'informatique et des échanges de données via internet. En effet, que ce soit le connaissement, la lettre de transport maritime ou la lettre de transport aérien, tous les trois sont au cœur du sujet.

⁶ P.Bonassies, Ch. Scapel, « Traité de droit maritime » LGDJ 2010, n°987

La double question qui nous occupera est alors de savoir quels ont été les raisons et les problèmes rencontrés lors de la dématérialisation de ces titres de transport, puis de savoir si la dématérialisation du connaissance a influencé la dématérialisation de la LTA ou inversement.

Ainsi dans une première partie il sera traité du titre de transport papier classique. La deuxième partie touchera au passage du titre de transport à l'ère électronique.

Partie 1 : Le titre de transport comme document papier

Le contrat de transport est un contrat consensuel, c'est-à-dire qu'il n'est soumis à aucun formalisme. Il a une deuxième particularité qui est celle d'être un contrat tripartite ; on va retrouver le chargeur, le transporteur, et le destinataire, bien que l'on ne voit que deux parties en contact durant le contrat (au départ chargeur et transporteur, puis en deuxième phase intervient le destinataire). Cela s'applique aussi bien dans le cadre du transport maritime que le cadre du transport aérien.

La plupart du temps, lors de la conclusion du contrat le transporteur délivrera un titre de transport au chargeur.

Ainsi, dans un but de comparaison, voyons dans un premier temps les caractéristiques du titre de transport classique (section 1), puis dans un second temps analysons similitudes et observons s'il y a apport d'un titre de transport à l'autre (section 2).

Chapitre 1 : Le titre de transport classique et ses caractéristiques

Dans le milieu maritime sont utilisés principalement le connaissement⁷ et la lettre de transport maritime (LTM)⁸; alors que pour le fret aérien est employé seulement la lettre de transport aérien (LTA)⁹.

Ainsi sera d'abord traité les titres se rapportant aux contrats de transport maritime (Section1) puis ensuite les titres touchant aux contrats de transport aérien (Section 2).

Section 1 : Les titres de transport maritimes

On retrouve dans le milieu maritime plusieurs titres de transport cependant on s'intéressera ici aux deux principaux titres les plus utilisés par les professionnels : le plus ancien, qui est le connaissement (sous section 1), puis la lettre de transport qui est apparue plus récemment (sous section 2).

⁷ Bill of lading ou B/L

⁸ Sea waybill

⁹ Air waybill

Sous section 1 : Le connaissement

Le connaissement peut prendre différentes formes (paragraphe 1), son contenu restant cependant le même (paragraphe 2), et ses fonctions étant aussi identiques (paragraphe 3).

Paragraphe 1 : Les différentes présentations et formes de connaissement

Le connaissement est loin d'être l'unique titre de transport maritime mais il est de loin le plus atypique.

La Convention de Bruxelles de 1924 « Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement » prévoit à son article 3.3 que le transporteur devra délivrer un connaissement au chargeur si ce dernier le souhaite. On retrouve la même obligation en droit interne à l'article L5422-3 du code des transports. Par contre, ni la Convention de Bruxelles, ni dans la loi française ne définissent le connaissement. Seule la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1976, plus communément appelée « Règles de Hambourg » prévoit une définition du connaissement à son article 1.7 : « Le terme « connaissement » désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur. »

Dans la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer de 2008 que l'on retrouve aussi sous le nom de « Règles de Rotterdam », le groupe de travail de la CNUDCI qui a élaboré cette convention n'a pas utilisé le terme de « connaissement », on va retrouver le terme de « document de transport » qui est plus apte et plus adapté au transport multimodal.

A. Différentes présentations de connaissement

De nos jours beaucoup de professionnels du monde du transport maritime ont pris l'habitude de travailler avec des connaissements « types », qui sont élaborés par la BIMCO¹⁰.

¹⁰ BIMCO (Baltic and International Maritime Council) est une organisation non gouvernementale qui représente armateurs, gestionnaires, courtiers, agents; elle est établie dans plus de 120 pays du monde.

Matériellement, le connaissement est le plus souvent présenté sous format papier A4 portrait. Cependant, il est arrivé que l'on imprime des connaissements sous format papier A4 paysage comme par exemple la « Belgium to UK Liner Bill of Lading » de 1930¹¹. Sur le recto gauche du document on retrouvait les informations à compléter et sur le recto droit étaient imprimées en petits caractères les conditions générales du contrat.

Il y a aussi eu des connaissements qui étaient imprimés sous format A3, par exemple le « Patent Fuel Bill of Lading » de 1950. Celui-ci mentionnait sur son recto les conditions générales du contrat, et sur son verso se trouvaient les informations commerciales et les signatures.

L'utilisation de connaissements sous format A3 est plus rare de nos jours mais on peut quand même retrouver certains titres adoptant ce format, par exemple les chartes-parties de transport de vrac.

Avec l'apparition des conteneurs, le connaissement a dû s'adapter à un nouveau mode de transport. Ainsi, pour ce type de transport le connaissement a dû modifier sa partie « informations commerciales » intégrant des spécificités telles que le lieu de livraison alors qu'auparavant on trouvait « port de déchargement ». De même certaines clauses des termes généraux du contrat ont été modifiées spécifiant ainsi le transport de conteneurs.

La plupart des connaissements sont imprimés sur du papier au grammage très fin ce qui permet de limiter les fraudes.

Même si les connaissements adoptent une présentation différente, on va retrouver trois formes de connaissement.

B. Les différentes formes de connaissement

Le connaissement à ordre est reconnaissable par l'inscription de la mention « à ordre » qui apparaît sur le titre, l'ayant droit est mentionné lors de l'établissement du titre. Tous les droits sur la marchandise seront transmis dans le cas de l'endossement. Le dernier endossataire du connaissement sera donc le destinataire et ce comme le prévoit l'article 49 du

Son objectif principal est de protéger ses membres en leur apportant informations et conseils puis de promouvoir des pratiques commerciales équitables. Pour mettre en oeuvre cette politique elle va créer et éditer des documents types qui pourront être utilisés par ses membres ou l'ensemble des professionnels du shipping.

¹¹ Bills of lading in an electronic age, Nicholas Gaskell, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quaterly 2010, p 233

décret de 1966. Ce type de connaissance est le titre négociable par excellence. C'est celui qui est sûrement le plus utilisé par les professionnels.

Le connaissance au porteur est un connaissance qui ne comporte pas d'ordre. L'ayant droit de la marchandise au port d'arrivée sera quiconque se présentant au capitaine porteur de l'exemplaire du connaissance réservé au chargeur et demandant à prendre livraison de la chose. Un connaissance à ordre ne comportant pas le nom du destinataire peut donc très bien se transformer en connaissance à ordre.

Le terme de marchandises flottantes est employé dans le cas de l'utilisation du connaissance au porteur car le chargeur endossera le connaissance lorsque la marchandise embarquera sur le navire. Ce connaissance est peu utilisé du fait de sa trop facile transmissibilité. Il sera utilisé pour de petites marchandises.

Le connaissance nominatif. Celui-ci fait apparaître le nom de l'ayant droit au port de destination. Il peut perdre de sa négociabilité.

On pourrait penser que ce connaissance ne peut pas circuler cependant ce titre reste une créance. Au regard de l'article 1690 du code civil : l'acceptation s'effectue par acte authentique, ou par signification par exploit d'huissier de la cession et dans ce dernier cas la cession sera opposable au transporteur.

Des questions se sont posées sur la pratique de ce connaissance, certains pensaient que la seule présence de la personne indiquée sur le connaissance sans le papier pouvait suffire. Il s'est avéré que la chambre des Lords est venue répondre à cette question en affirmant que le connaissance nominatif doit être présenté lors de la livraison.

Paragraphe 2 : Le contenu du connaissance

Le connaissance doit comporter certaines mentions obligatoires. On va retrouver des mentions qui sont relatives aux parties et d'autres mentions qui sont liées à la marchandise.

A. Mentions relatives aux parties

L'article 18 de la loi du 18 juin 1966 prévoit que le transporteur ou son représentant doit délivrer un connaissance si le chargeur le demande.

Les mentions liées aux parties dépendront du type de connaissance choisi. C'est-à-dire connaissance, à ordre, au porteur ou nominatif. Cela s'applique surtout pour la mention liée au destinataire, celui-ci n'apparaîtra que dans le cas d'un connaissance nominatif. Dans les deux autres types de connaissance il ne sera pas mentionné.

En revanche, sur tous les types de connaissance on retrouvera le nom du chargeur réel, ou le nom du transitaire ou du commissionnaire.

Pour ce qui est du transporteur, celui-ci sera clairement identifiable puisque on doit retrouver son nom ainsi que l'adresse de son établissement principal.

B. Mentions relatives à la marchandise

Les mentions relatives à la marchandise doivent être très précises puisqu'en cas de litige c'est à ces dernières qu'on se rapportera. Ainsi, seront inscrits sur le connaissance la nature de la cargaison, le nombre de colis, la quantité et le poids de la marchandise, puis enfin l'état apparent des marchandises et de leurs emballages. Ces informations seront fournies par le chargeur. Le chargeur a un devoir de sincérité et il engagera sa responsabilité en cas de manquement à cette obligation.

En cas de doute sur la marchandise, le capitaine pourra émettre des réserves au connaissance dans deux situations. « *La première concerne les cas où le capitaine a de sérieuses raisons de douter de la sincérité des affirmations du chargeur. La deuxième, les cas où le capitaine n'a pas eu les moyens matériels de vérifier ces affirmations.* »¹²

Notons que pour ce qui est du poids de certaines marchandises, celui-ci peut varier en fonction de l'humidité, ou de la chaleur. Par exemple, pour ce qui est d'une marchandise de café celle-ci aura tendance à perdre de son poids par une température élevée. Une différence de poids de plus ou moins 5% est acceptée lors de la réception de la marchandise, ainsi le chargeur ne sera pas responsable de la freinte de route.¹³

Paragraphe 3 : Les fonctions du connaissance

Le connaissance remplit trois fonctions principales :

¹² Droit maritime, René Rodière, Sixième édition, p289

¹³ La freinte de route peut être définie comme toute diminution, au cours du temps, de poids, de volume, inhérente à la nature de la marchandise.

- Comme l'indique la convention de Hambourg dans son article 1.7, le connaissement est le « document faisant preuve d'un contrat de transport par mer ». Il est la preuve du contrat passé entre le chargeur et le transporteur.
- Il est aussi le reçu de la marchandise. Le transporteur prouve par ce document qu'il est bien en possession de la marchandise. Y sont inscrites toutes les informations concernant la marchandise, les parties, le prix. Si à l'arrivée l'ayant droit de la marchandise constate une défaillance, il devra se rapporter à la description de la marchandise effectuée au départ et qui est inscrite sur le connaissement. D'où l'importance des réserves émises par le capitaine.
- Enfin, et c'est la fonction la plus représentative de sa spécificité, le connaissement est le titre représentatif de la marchandise. Historiquement, cela s'explique par la lenteur du transport maritime, puisqu'en effet la marchandise était immobilisée un très long moment durant le trajet ce qui empêchait de la revendre. Il a fallu trouver un moyen de pouvoir revendre la marchandise qui était en mer. Il a été ainsi inventé l'acte de l'endossement, ce qui entraîne la transmission des droits sur la marchandise. La marchandise est donc assimilée au titre et celui-ci a la même valeur que la marchandise.

Sous Section 2 : La lettre de transport maritime

La lettre de transport maritime (LTM) est une idée du comité anglais SITPRO (Simplification of International Trade Procedures Board) et du GCBS (General Council of British Shipping).

C'est un document qui est beaucoup moins sacramentel que le connaissement. « *La lettre de voiture maritime peut en effet aider chargeurs et transporteurs à réhabiliter l'aspect contractuel de leur relation.* »¹⁴

C'est par la règle 4 des Règles uniformes établies par le Comité Maritime International (CMI) lors de sa 34^{ème} conférence, en juin 1990, que la pratique de la LTM a été reconnue. En effet, la Convention de Bruxelles de 1924 ne s'appliquait qu'au connaissement. Intervient alors cette règle 4 qui prévoit l'applicabilité de la loi nationale ou des conventions

¹⁴ Victor-Emmanuel Bokalli, Crise et avenir du connaissement, DMF 579, p128

internationales à tout contrat de transport en cas d'émission de connaissement ou autre titre de transport. Cela élargit le champ d'application de la Convention de Bruxelles, on n'est plus limité au connaissement.

Tout comme le connaissement, la LTM va devoir comporter des mentions obligatoires (paragraphe 1), et va arborer plusieurs fonctions (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Contenu de la lettre de transport maritime

Physiquement, elle reprend la forme d'un connaissement, sauf qu'il y figure comme titre « Lettre de transport maritime » et l'indication qu'il y a zéro original.

La lettre de transport maritime doit revêtir certaines mentions obligatoires. On peut la comparer à un connaissement nominatif, seul le destinataire pourra obtenir délivrance de la marchandise en prouvant son identité et ce sans avoir à fournir le document. En effet, c'est « *un document non négociable dont la production n'est pas indispensable pour la remise de la marchandise au destinataire, lequel n'a d'autre formalité à remplir que la justification de son identité* ». ¹⁵

Ainsi, comme sur le connaissement on va retrouver le nom du transporteur, sa signature (ou celle du transitaire ou du commissionnaire), et le nom du destinataire. Le destinataire peut être le destinataire réel ou la banque émettrice du crédit documentaire. ¹⁶

La mention du nom du navire ainsi que les ports de chargements et de déchargement de la marchandise sont obligatoires.

Paragraphe 2 : Les fonctions de la lettre de transport maritime

On va retrouver deux fonctions similaires au connaissement : le reçu des marchandises et la preuve du contrat maritime.

Tout l'intérêt de la LTM étant de ne pas revêtir le caractère négociable du connaissement, celle-ci ne représente en aucun cas la marchandise. Le destinataire peut récupérer la marchandise qu'en prouvant son identité et sans fournir aucun document.

Les Règles et Usances Universelles relatives au crédit documentaire (RUU 600) prévoient l'acceptation de la lettre de transport maritime. Rappelons que le crédit

¹⁵ Association Français de Droit Maritime, DMF 1983, p374

¹⁶ E.A Caprioli, La normalisation internationale des documents de transport maritime non négociables, Annuaire de droit maritime, tome XIII, 1995, p177

documentaire peut être défini comme l'engagement que prend la banque de l'acheteur, sur demande de l'acheteur à qui elle consent un crédit, de payer le vendeur si celui-ci, en respectant toutes les conditions du crédit, présente des documents strictement conformes aux stipulations de l'ouverture du crédit. Cet engagement peut être notifié au vendeur par une banque de son pays qui peut y ajouter sa confirmation. La banque du vendeur prend alors le même engagement que la banque de l'acheteur.

Ce mécanisme a pour intérêt de donner tant au vendeur qu'à l'acheteur un maximum de sécurité dans la transaction.

Ainsi la reconnaissance de la lettre de transport maritime par les Règles et Usances Universelles relative au crédit documentaire prouve bien l'importance de ce document.

Section 2 : La Lettre de Transport Aérien (LTA), seul et unique titre de transport aérien

La LTA apparaît pour la première fois dans la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, et plus particulièrement dans sa Section III intitulée « Lettre de transport aérien » ; Cette section lui réserve 12 articles.

Ainsi à l'article 5 on va retrouver que « Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé « lettre de transport aérien » ; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document. »

La Convention de Varsovie vieillissante, il donc va être établie, en 1999, la Convention de Montréal. Cette nouvelle convention prévoit, elle aussi, la lettre de transport maritime à son article 7.

En droit interne, l'article L. 6422-1 du code des transports énonce que « le contrat de marchandises par air est constaté par une lettre de voiture ou un récépissé. On trouvera à l'article L. 132-9 du code du commerce les mentions que doit contenir la LTA.

Ainsi voyons dans un premier temps le mode d'émission et le contenu de la LTA (paragraphe 1) puis dans un second temps les fonctions de la LTA (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Emission et contenu de la LTA

A. Emission

La lettre de transport aérien est émise par le transporteur. Mais c'est l'expéditeur qui sera responsable de l'exactitude des informations concernant la marchandise.¹⁷

Le transporteur peut demander autant d'exemplaires du document que de colis.

La LTA est émise en trois exemplaires originaux. Un original sera signé par l'expéditeur et conservé par le transporteur, un autre, signé par le transporteur et l'expéditeur, accompagne la marchandise, le troisième est signé par le transporteur et remis à l'expéditeur une fois la marchandise livrée.¹⁸

B. Mentions des parties

La lettre de transport aérien doit comporter plusieurs mentions. Cela va différer selon si l'on est sous le régime de la Convention de Varsovie ou si l'on se trouve sous le régime de la Convention de Montréal.

L'article 8 de la Convention de Varsovie de 1929 dans sa version originale ne prévoit pas moins de dix sept mentions obligatoires¹⁹, ce qui représente un formalisme très lourd. Si une des mentions venait à manquer le transporteur ne pourrait pas appliquer sa limitation de responsabilité en cas d'incident.²⁰ Ainsi pour les mentions relatives aux parties, on va retrouver des mentions telles que le nom et l'adresse de l'expéditeur, le nom et l'adresse du premier transporteur, le nom et l'adresse du destinataire.

La Convention de Montréal de 1999 quant à elle n'est pas aussi pointue que la convention de Varsovie pour ce qui est des mentions des parties. L'article 6 prévoit que l'expéditeur peut être tenu d'accomplir les formalités en douane, en police, en indiquant la nature de la marchandise. Cependant on se doute qu'on devra retrouver le nom de l'expéditeur, le nom et l'adresse du transporteur, puis le nom et l'adresse du destinataire.

Pour ce qui est du droit interne, l'article L. 6422-1 du code des transports se rapporte pour les mentions à l'article L. 132-9 du commerce du qui prévoit que doit figurer le nom du

¹⁷ Article 10.1 de la Convention de Montréal.

¹⁸ Article 7 de la Convention de Montréal.

¹⁹ Certaines de ces mentions vont disparaître avec le protocole de Montréal n°4 du 25 septembre 1975.

²⁰ Article 10 de la Convention de Varsovie.

commissionnaire par l'entremise duquel le transport s'opère, s'il y en a un ; le nom de celui à qui la marchandise est adressée ; puis le nom et le domicile du transporteur.

C. Mentions relatives à la marchandise

Pour les mentions relatives à la marchandise, la Convention de Varsovie prévoit à son article 8 que doit figurer sur le titre de transport :

- La nature de la marchandise ;
- Le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis ;
- Le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise ;
- Si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais ;

La Convention de Montréal énonce à son article 5 c) que la LTA ou son récépissé devront contenir « La mention du poids de l'expédition ». De plus à travers l'article 11 on remarquera que le poids, les dimensions, l'emballage, le nombre de colis, la quantité, le volume, et l'état de la marchandise doivent figurer sur le titre de transport.

En droit interne, il faut se référer une fois de plus à l'article L. 132-9 qui prévoit que doit être inscrit « La nature et le poids ou la contenance des objets à transporter ».

Paragraphe 2 : Fonctions de la LTA

Tout comme le connaissement, la lettre de transport aérien remplit trois fonctions. Elle va tout d'abord faire preuve du contrat de transport et de ses conditions. On est en présence d'une présomption simple qui peut être renversée. Les deux Conventions prévoient que la LTA *fait foi jusqu'à preuve du contraire*.

Ensuite, elle va constituer le document d'accompagnement de la marchandise et peut représenter celle-ci lorsqu'elle est négociable. Concernant cette négociabilité, on rappellera que le protocole de La Haye de 1975 n'a pas repris la négociabilité de la LTA, seule la Convention de Varsovie dans sa version originale conserve la négociabilité de la LTA. La Convention de Montréal a été élaborée dans la continuité de la Convention de Varsovie et de ses différents protocoles, de ce fait on ne retrouve donc pas le caractère négociable du titre.

Enfin pour dernière fonction elle détermine, indirectement, le droit de disposition et le droit d'action.

Chapitre 2 : Similitudes ou apports possibles entre titres maritimes et aériens

Après avoir identifié les principaux titres de transport découlant du transport maritime et du transport aérien on peut remarquer des similitudes aussi bien au niveau de leur contenu qu'au niveau de leurs fonctions.

De cette façon, on verra tout d'abord que le connaissement a influé sur la naissance et l'élaboration de la lettre de transport aérien (section 1), et dans une seconde partie on s'arrêtera sur l'idée que la lettre de transport maritime s'est fortement inspirée de la lettre de transport aérien (section 2).

Section 1 : Du connaissement à la LTA

Il s'avère que le connaissement de par son ancienneté et son évolution est considéré comme étant un modèle de titre de transport (paragraphe 1) qui a servi de modèle à l'élaboration de la LTA (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Le connaissement comme modèle de titre de transport

Depuis l'ordonnance de la marine de 1681 le connaissement a su évoluer au fil du temps. A l'origine simple reçu de la marchandise, il a acquis par la pratique son caractère négociable, ce caractère qui fait toute sa particularité.

La négociabilité du connaissement découle de deux facteurs. Le premier facteur tenait à des voyages qui pouvaient être très longs. En effet, au 17^{ème} siècle on était dans le monde de la marine à voile. Le second facteur découle implicitement du premier, du fait de ces voyages qui pouvaient être très longs, la marchandise était immobilisée sur les navires un certain laps de temps. Ce second facteur ralentissait beaucoup le commerce. C'est de là que l'idée est née d'inventer cette fonction négociable du connaissement.

Le titre de transport est ainsi devenu représentatif de la marchandise.

C'est dans un arrêt du 17 août 1859 que la Cour de Cassation en est venue à admettre d'assimiler le connaissement à la marchandise : « le connaissement ainsi que la marchandise dont il est la représentation se transmet par la voie de l'endossement ».

Le législateur est venu officialiser la chose avec l'ancien article 92 (maintenant article L521-2 du même code) du code de commerce. Celui-ci dans son alinéa 2 énonce que « Le créancier est réputé avoir les marchandises en sa possession, lorsqu'elles sont à sa disposition dans ses magasins ou navires, à la douane ou dans un dépôt public, ou si, avant qu'elles soient arrivées, il en est saisi par un connaissement ou par une lettre de voiture. »

De plus, grâce à sa fonction représentative de la marchandise, le connaissement est devenu un instrument incontournable du commerce international. Il permet l'utilisation du crédit documentaire²¹ ce qui est une réelle garantie pour le banquier, pour le chargeur (garantie de paiement) et pour le destinataire (garantie d'exécution).

Paragraphe 2 : La LTA et son évolution

C'est dans la convention de Varsovie de 1929 que l'on trouve pour la première fois la notion de lettre de transport aérien. Plus particulièrement l'article 5.1 prévoit que « Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé « lettre de transport aérien » ; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document. »

La convention de Varsovie va connaître en 1955 le Protocole de La Haye qui va apporter une nouveauté ; l'article 15 de la Convention de Varsovie va être modifié et on va retrouver la possibilité de rendre la lettre de transport aérien négociable. On retrouvera certaines LTA qui portent la mention « to order » ou « à ordre », les autres porteront la mention « non négociable ». Ces LTA représenteront la marchandise, de la même manière qu'un connaissement.

Cependant « *La rapidité du transport aérien rend inutile cette construction sophistiquée issue du transport maritime.* »²². En pratique, on se rendra compte que le caractère négociable de la LTA sera très peu utilisé par les professionnels.

La convention de Montréal de 1999, convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, mettra clairement fin à la négociabilité de la lettre

²¹ Apparue bien plus tard, puisqu'il a été inventé à la fin du XIX^{ème} siècle.

²² Christian Scapel, Transport aérien : « e-ticket » obligatoire, Revue Scapel, Revue commerciale, maritime, aérien et des transports de 2008, p.73

de transport aérien. Dans cette dernière convention, on ne fait aucune référence à la négociabilité de la LTA, preuve d'une pratique très peu utilisée.

La LTA reste donc un document non négociable, très pratique, et rapide, et ce même si elle demande beaucoup de rigueur à la compléter.

Section 2 : LTA modèle de la lettre de transport maritime

Pour lutter contre les fraudes, le connaissement a atteint, par la jurisprudence, la coutume et parfois le législateur, un contenu très lourd.

On verra dans un premier temps que la complexité du connaissement a abouti petit à petit au développement de la lettre de transport maritime (paragraphe 1), puis dans un second temps traitera de la similitude entre lettre de transport aérien et lettre de transport maritime (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : De la lenteur et du formalisme du connaissement à la lettre de transport maritime

Le connaissement a atteint un niveau de performance très élevé par le fait qu'il représente la marchandise mais cette performance a des limites.

Des limites par la rigueur qu'il impose pour lutter contre les fraudes possibles.

On va recenser trois principales fautes qui sont les fraudes par l'émission d'une lettre de garantie au départ, l'émission d'une lettre de garantie à l'arrivée, et le fait d'antidater le connaissement.

La lettre de garantie a pour mission d'éviter de bloquer le système du crédit documentaire. En effet, l'article 34 des Règles et Usances Uniformes relatives au crédit documentaire prévoit que pour que l'opération de crédit documentaire puisse opérer il faut que le connaissement soit « clean », c'est-à-dire qu'il n'y ait pas de réserves et que la marchandise soit donc en très bon état.

C'est dans le cas d'une marchandise endommagée, que la lettre de garantie prend tout son sens. Pour éviter de bloquer tout le système complexe du crédit documentaire le chargeur va émettre une lettre de garantie au transporteur lui certifiant qu'il engage sa responsabilité en cas de dommage. Cela évite de bloquer le système très complexe du crédit documentaire. Le

chargeur s'engagera donc à indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'émission d'un connaissement sans réserves.

L'émission d'une lettre de garantie peut être établie lors de l'arrivée de la marchandise dans le cas où le destinataire n'est pas en possession du connaissement. Lors de l'émission d'un connaissement nominatif, il n'y aura pas de problème et l'émission d'une lettre de garantie n'est pas obligatoire, en revanche, elle sera indispensable dans le cas d'un connaissement à ordre. C'est alors l'unique solution pour que le transporteur accepte de délivrer la marchandise.

Enfin, le dernier type de fraude consiste dans le fait d'antidater le connaissement. Cette pratique a pour but de ne pas perdre le bénéfice du crédit documentaire, en effet, le chargeur est parfois contraint de se plier à une date fixe. Si le chargement ne peut s'effectuer qu'à une date postérieure, le chargeur va solliciter le transporteur pour qu'il lui fasse une faveur en antidatant le connaissement.

Toutes ces fraudes et ces complications avec l'utilisation de lettre de garantie ont favorisé, lorsque c'était possible, l'utilisation de la lettre de transport maritime.

« Le succès de la lettre de voiture maritime tient au fait que l'on peut s'en passer ; le destinataire peut obtenir livraison de la marchandise sans la produire; il lui suffit d'établir son identité. La lettre de voiture n'a pas de valeur sacramentelle. »²³

Le connaissement sera intéressant si le caractère négociable de la marchandise reste indispensable, dans le cas contraire le chargeur aura pour préférence d'utiliser la lettre de transport maritime qui est beaucoup plus facile à mettre en place.

Paragraphe 2 : Lettre de transport aérien et lettre de transport maritime : deux sœurs jumelles

Si l'on compare la lettre de transport aérien et la lettre de transport maritime on constate que les deux sont sensiblement identiques. Si d'un côté on a essayé d'apporter le caractère négociable du connaissement à la lettre de transport aérien²⁴, de l'autre côté on a

²³ Victor-Emmanuel BOKALLI, « Crise et avenir du connaissement », DMF 579, Février 1998, p115

²⁴ Protocole de La Haye de 1975

repris le caractère simpliste de la lettre de transport aérien dans sa version originale pour faire naître la lettre de transport maritime.

En effet, en se basant sous la Convention de Varsovie de 1929 dans son texte original, ou sous le régime de la Convention de Montréal de 1999 pour ce qui est de la LTA, comparativement parlant les deux titres (LTA et LTM) ne représentent aucunement la marchandise et tout deux servent de reçu de marchandise et font preuve du contrat de transport.

Une similitude est constatée tant au niveau du contenu qu'au niveau des fonctions, elles servent toutes les deux de reçu de la marchandise, et de preuve du contrat.

De part ces deux titres on peut clairement identifier qu'il n'y a qu'un pas entre le milieu maritime et le milieu aérien et que tous les deux s'inspirent.

Maintenant voyons si cette proximité perdure lors du passage du titre de transport aérien et maritime dans l'ère électronique se retrouve.

Partie 2 : Le titre de transport comme document
électronique

En regardant autour de nous, nous constaterons une démocratisation du commerce électronique grâce au développement de l'informatique et des nouvelles technologies. L'exemple le plus concret pour l'individu lambda étant la possibilité d'achats en ligne qui a explosé depuis une dizaine d'années.

Cette évolution des nouvelles technologies touche tous les domaines et le monde des transports est loin d'en être exclu puisque les professionnels des milieux du transport maritime et aérien s'intéressent aux possibles apports de l'informatique et des réseaux au commerce international depuis le début des années 1980.

Ainsi dans un premier chapitre nous traiterons de l'émergence du titre de transport électronique (Chapitre1) et ensuite nous verrons qu'il existe un dénominateur commun pour la dématérialisation des titres de transport que ce soit pour le milieu maritime ou aérien (Chapitre2).

Chapitre 1 : Émergence et caractéristiques de « l'e-ticket »

Le titre de transport électronique est un enjeu pour l'avenir du monde du transport puisqu'il va permettre l'apport d'avantages considérables (section 1), avantages qui ont déjà été adoptés par de grandes compagnies maritimes (section 2).

Section 1 : Le titre de transport électronique : un enjeu pour l'avenir

L'idée de dématérialisation du titre de transport a émané à la fin des années 1970, début des années 1980, (paragraphe 1) du fait de deux principales raisons (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Genèse du titre de transport électronique

Que ce soit dans le monde maritime ou dans le milieu aérien, les professionnels de ces deux secteurs sont d'accord sur le fait qu'il faut profiter des nouvelles technologies pour améliorer les transferts de titre de transport.

Du côté aérien, IATA s'est, dans un premier temps, attardé sur le titre de transport des passagers. Cette volonté débute par le projet StB, « *Simplifying the business* » qui a été

entrepris en 2004. Si le transport de PAX²⁵ occupe le devant de la scène du transport aérien, « notons que le fret n'a pas été oublié : le programme StB a planifié le passage au « paper free » pour le fret, à l'année 2010. »²⁶ Avec en 2014, le remplacement à 100% de la lettre de transport aérien classique par la lettre de transport aérien électronique.

Du côté maritime, en 1990, le Comité Maritime International avait rédigé des règles²⁷ pour les connaissements électroniques mais celles-ci n'étaient pas obligatoires. L'innovation reposait sur le fait qu'aucun jumelage n'était présent entre le document original qui ne circulerait pas et l'envoi d'informations électroniques.

C'est ensuite la CNUDCI et son groupe de travail qui a pris le relais avec l'élaboration de la loi-type sur le commerce électronique et les documents de transports négociables.

Paragraphe 2 : Les tenants et aboutissants de cette dématérialisation

Le développement du titre de transport électronique tient à plusieurs raisons. La lenteur de transfert du titre de transport, le prix du processus d'élaboration du titre de transport classique, puis, concernant le connaissement, le risque de fraude.

En effet, que ce soit dans le milieu maritime ou dans le milieu aérien on estime le prix du circuit papier à 10% du coût du transport de la marchandise.

IATA dans son document « e-WAB »²⁸ de juillet 2011 mentionne de nombreux points positifs en adoptant la lettre de transport aérien électronique. On va notamment obtenir une diminution des coûts, une exactitude accrue des informations comportées par la lettre de transport aérien, une diminution des délais de manutention provenant de la perte ou de la fraude et de la possibilité d'avoir accès aux informations en temps réel de la marchandise.

Du côté maritime on va retrouver des avantages similaires aux avantages cités par IATA, comme par exemple le fait de palier à la lenteur de transfert des connaissements classique, un coût moindre comparé au processus papier, ou encore la diminution du risque élevé de fraude.

²⁵ Dans le secteur aérien, le « pax » est considéré comme étant le transport de passagers.

²⁶ C. Scapel, « Transport aérien : « e-ticket » obligatoire, Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports, 2008, p. 73

²⁷ 11 règles avaient été créées.

²⁸ www.iata.org/e-awb : L'« e-AWB » est le terme employé par IATA pour décrire les messages d'échanges de données électroniques (EDI) qui remplace la lettre de transport aérien classique.

Section 2 : L'informatique comme outil de dématérialisation des titres de transport

Avant de se pencher sur les différents systèmes de dématérialisation de titre existants (paragraphe 3), il sera d'abord traité des notions de base des transferts de données via un réseau informatique (paragraphe 1), puis de la notion d'Echange de Données Informatisées (EDI ou Electronic Data Interchange) (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Notion de transferts de données par réseau informatique

Dans le dictionnaire, le mot « réseau informatique » y est défini de la manière suivante : « *Ensemble d'ordinateurs ou de terminaux interconnectés par des télécommunications généralement permanentes.* »

On va retrouver deux principaux types de réseaux, les réseaux ouverts et les réseaux fermés.

Les réseaux fermés peuvent aussi être retrouvés sous le nom de réseau maître. Le réseau appartiendra à une société ou une personne morale par exemple.

Le réseau *Bolero* est un réseau fermé, le réseau est sécurisé puisqu'on sait qui évolue dedans et on sait précisément qui est le cocontractant.

Au contraire, à l'opposé de ces réseaux fermés, il existe des réseaux ouverts. Le réseau ouvert le plus connu est *Internet*.

Contrairement aux réseaux fermés, ce genre de réseau ne permet pas l'identification du cocontractant et donc la sécurité y est moins élevée.

Aussi bien dans les réseaux ouverts que dans les réseaux fermés on va utiliser les procédés de cryptographie et de certification.

On peut définir la cryptographie de la manière suivante : « *Méthode technique permettant de correspondre secrètement, soit à l'aide de clés symétriques (l'émetteur et le récepteur partagent le même code secret) soit à l'aide de clés asymétriques (une personne a un code confidentiel, auquel est associé un autre code accessible par tous). La cryptographie à clés asymétriques est au départ une méthode pour l'échange de messages confidentiels.* »²⁹

²⁹ Philippe Garo, Du commerce électronique, Revue de Droit commercial, maritime, aérien et des transports, Revue Scapel, 2003, p. 147

Il semblerait que le système le plus utilisé soit le système de cryptographie à clé asymétrique que l'on retrouve sous le nom de « PKI » (Public Key Infrastructure) ou « ICP » (Infrastructure à Clé Publique). C'est le prestataire de service de certification qui certifie les clés.

Paragraphe 2 : L'Échange de Données Informatisées ou « EDI »

L'Échange de Données Informatisées ou « EDI » est né dans les années 1960 aux États-Unis et il peut être retenu comme la première forme de commerce électronique.

L'EDI est le terme générique définissant un échange d'information automatique entre deux entités à l'aide de message standardisé, de machine à machine.

L'EDI a été conçu à l'origine dans l'optique du « zéro papier » et afin d'optimiser le traitement de l'information : disposer rapidement d'une information exhaustive et fiable.

Les documents échangés peuvent être de différentes natures comme des bons de commandes, factures, documents de transport, etc...

Pour aider les personnes voulant utiliser ce système la commission européenne a rédigé un texte en date de mai 1991, modifié en 1994 qui est une recommandation relative aux aspects juridiques de l'EDI.

Au niveau législatif interne, dans les années 1990, « *la France ne possède pas de textes juridiques de haut niveau, Lois ou Règlements, organisant ou même reconnaissant l'existence de l'Échange de Données Informatisées.* »³⁰

Paragraphe 3 : Initiatives existantes

A. SeaDocs Registry

La première initiative date de 1986 et résulte de la coopération entre la *Chase Manhattan Bank* et l'Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (*Intertanko*). Ce système avait pour noyau un registre central sur lequel étaient enregistrés les connaissements papiers et l'endossement pour le compte des parties en cas de connaissement négociable.

³⁰ Thierry Piette-Coudol, Avocat à la Cour de Paris, L'échange de données informatisé selon la loi française, www.lex-electronica.org

Pour des raisons financières et pour des raisons d'assurance ce projet n'aura fonctionné qu'une année.

B. Le système *Bolero*

L'idée du réseau *Bolero* est née il y a une quinzaine d'années et le système a été lancé en septembre 1999. Les initiateurs se sont rendus compte que le processus commercial papier revenait extrêmement cher.

Au lieu de dématérialiser le titre de transport, ils choisirent l'option de transférer des documents commerciaux par messagerie électronique et notamment de transférer les droits du détenteur d'un connaissance à une autre partie.

Le projet *Bolero* est sponsorisé par l'organisme *SWIFT* et le *Trough Transport CLUB* qui évoluent respectivement dans le monde bancaire et le monde des assurances.

Le projet *Bolero* a donc comme objectif de remplacer le papier par un transfert de message électronique, ce qui a pour avantage d'éviter les risques de fraude, les problèmes liés à la lettre de garantie et la lenteur du processus papier. En effet, seuls les adhérents peuvent bénéficier de ces services. Les transactions commerciales s'effectuent à l'intérieur d'un cadre juridique défini dans le règlement, qui est un contrat multilatéral contraignant conclu entre tous les utilisateurs du système et régi par le droit anglais.

Le connaissance *Bolero*, qui est créé par les messages électroniques du transporteur, fait mention du caractère transmissible du connaissance et informe du nom du détenteur du connaissance. En cas de transfert, le détenteur fait passer son droit de disposition en donnant une instruction électronique au registre, authentifiée par sa signature numérique, lequel annule les droits du premier détenteur au profit de l'acheteur. Le règlement du système se fonde sur l'accord des parties et sur des notions de droit anglais.

Si la partie acheteuse n'est pas membre du système *Bolero*, il sera possible d'émettre un connaissance papier où est mentionné qu'à l'origine il s'agissait d'un connaissance *Bolero*.

C. INTTRA

INTTRA est un portail logistique créé par 18 compagnies maritimes. Il va permettre à un chargeur de demander une cotation en remplissant un formulaire informatique, que le serveur va lui envoyer, et de tracer sa cargaison.

Le processus commence par la cotation et le système peut démarrer si le chargeur accepte la cotation qui lui est proposée. Ensuite, suit la rédaction du *booking*, puis une confirmation de *booking* sera faite, et les instructions relatives au connaissement seront ensuite données. Une copie de vérification du connaissement peut être envoyée et enfin le connaissement sera émis. Ce connaissement pourra être signé électroniquement. Le connaissement pourra être remis par papier.

L'intérêt d'INTTRA est donc la facilité d'accès des *bookings* qui sont entrés dans le système. Cela permet d'éviter d'aller d'un site de transporteur à un autre. Les informations sont faciles d'accès et ce pour les chargeurs, transitaires, ou commissionnaires.

D. *Traxon* une initiative dans le milieu du fret aérien

Traxon est un des « *leaders* » de tout ce qui touche à la communication électronique dans le domaine du fret aérien. L'aventure a commencé en 1990 au moment où *Air France*, *Lufthansa*, *Cathay Pacific* et *Japan Airlines* créent un système de communication globale. L'objectif était de faciliter l'échange d'informations entre les compagnies aériennes et les agents de fret. Cela déboucha sur la société *Global Logistics System Europe Company for Cargo Information Services GmbH*, en bref : *Traxon Europe*.

Traxon se base sur une plate forme centrale de communication. Cela permet un échange de données précis et fiable.

Chapitre 2 : Développement parallèle de la législation du titre de transport électronique maritime et aérien

Section 1 : Vers une législation commune au titre de transport électronique maritime et aérien

Suite à l'essor des nouvelles technologies, il fallait concevoir des règles qui s'adaptent et qui prennent en compte cette nouvelle tendance tenant au développement de l'électronique. La CNUDCI est venue apporter son soutien en élaborant une loi type sur le commerce électronique (paragraphe 1) et une autre loi sur les signatures électroniques (paragraphe 2). C'est ainsi que ces deux modèles de loi ont fortement inspiré le législateur français à légiférer en la matière (paragraphe 3).

Paragraphe 1 : La législation de la CNUDCI sur le commerce électronique

A. Les raisons de l'élaboration d'une loi type touchant au commerce électronique

C'est par la loi-type sur le commerce électronique de 1996 et de son guide d'incorporation qui y est rattaché que la CNUDCI est venue apporter son aide et son inspiration pour que les États promulguent des lois relatives au commerce électronique. Cette loi type a pour objectif de répondre à une transformation des moyens de communication utilisés par les différentes parties qui vont conclure des affaires et ce, afin de promouvoir l'harmonisation et l'unification du droit commercial international.

Durant l'élaboration de cette loi-type, la Commission se sera réunie une trentaine de fois. Les principales questions juridiques qui se sont posées étaient relatives à la valeur juridique des documents d'ordinateur, à l'exigence de l'écrit, à l'authentification, aux conditions générales, à la responsabilité et aux connaissements.

B. Le contenu de la loi type

La loi-type se divise en deux parties. Dans une première partie, on va retrouver des règles relatives au commerce électronique dans sa généralité et la seconde partie va faire référence au commerce électronique dans certains domaines.

L'article premier prévoit que la loi-type s'applique pour toutes sortes de documents électroniques, il y apparaît clairement la volonté d'une application large. Ainsi, il va être possible de retrouver à l'article 2 une définition très large de « message de données » puisqu'il y est défini comme « *l'information créée, envoyée, reçue ou conservée par des moyens électroniques ou optiques ou des moyens analogues, notamment, mais non exclusivement, l'échange de données informatisées (EDI), la messagerie électronique, le télégraphe, le télex et la télécopie* ».

L'article 5 est particulièrement intéressant puisqu'il prévoit la reconnaissance juridique des messages de données puis la reconnaissance de « l'incorporation par référence » (ajouté en 1998).

Les articles 6, 7, 8 touchent respectivement à l'écrit, à la signature et à l'original du contrat, tout en sachant que l'article concernant la signature a fait, en 2001, l'objet d'une convention de la CNUDCI sur laquelle nous reviendrons plus tard.

La partie de la loi type qui va vraiment nous intéresser est surtout la seconde partie, et notamment son chapitre premier qui traite du transport de marchandises.

Dans l'article 16, on va retrouver une liste de tous les actes qui peuvent faire l'objet du passage à l'électronique. Et cela vaut aussi bien pour des documents de transport négociables ou non négociables.

Ainsi, sont concernés :

- L'indication des marques, du nombre, de la quantité ou du poids des marchandises ;
- La déclaration de la nature ou de la valeur des marchandises ;
- L'émission d'un reçu des marchandises ;
- La confirmation du chargement des marchandises ;
- La notification des conditions du contrat ;
- La communication d'instructions à un transporteur ;
- La demande de livraison des marchandises ;
- L'autorisation de remise des marchandises ;
- La notification de perte ou d'avarie de marchandises ;

- Toute autre notification ou déclaration présentées dans le cadre de l'exécution du contrat ;
- L'engagement de livrer les marchandises à une personne désignée ou à une personne autorisée à se faire livrer ;
- L'octroi, l'acquisition, la remise, le transfert, la négociation ou l'abandon des droits sur les marchandises ;
- L'acquisition ou le transfert de droits et obligations en vertu du contrat.

Comme il est mentionné dans le guide de la loi-type, cet article 16 a pour intention d'être très large. Pour ce qui est du transport de marchandises dans le domaine maritime, il va pouvoir s'appliquer aussi bien pour tout type de documents de transport que pour une charte partie.

Il est tellement large que, par les actes qu'ils mentionnent, cet article ne se rattache pas exclusivement au commerce maritime, mais aussi au commerce aérien ou au commerce multimodal de marchandises.

L'article 17, quant à lui, adapte la première partie de la loi type au cas précis du transport de marchandises.

C. Une incontestable volonté de traiter des actes relatifs aux contrats de transport de marchandises par mer et par air

C'est dans la deuxième partie de la loi-type, dans son chapitre premier, qu'on se rend compte de la proximité qu'il y a entre le commerce maritime et le commerce aérien. Proximité si importante que la CNUDCI a fait le choix d'établir une loi-type suffisamment large qu'elle peut s'appliquer et englober les deux commerces. Cette fois-ci ce n'est pas l'un qui va influencer l'autre mais c'est la CNUDCI qui cherche à rapprocher les « deux mondes ».

La loi-type aura permis à beaucoup d'États d'établir une législation propre au commerce électronique. Elle peut être considérée comme un modèle dans le genre.

Cependant un point restait flou ; en effet, la signature électronique (article 7) a été un objet de controverse dans sa fiabilité.

Paragraphe 2 : L'indispensable reconnaissance de la signature électronique

« Article 7. — Signature

1. Lorsque la loi exige la signature d'une certaine personne, cette exigence est satisfaite dans le cas d'un message de données :

a) Si une méthode est utilisée pour identifier la personne en question et pour indiquer qu'elle approuve l'information contenue dans le message de données; et

b) Si la fiabilité de cette méthode est suffisante au regard de l'objet pour lequel le message de données a été créé ou communiqué, compte tenu de toutes les circonstances, y compris de tout accord en la matière.

2. Le paragraphe 1 s'applique que l'exigence qui y est visée ait la forme d'une obligation ou que la loi prévoise simplement certaines conséquences s'il n'y a pas de signature.

3. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas dans les situations suivantes : [...]. »

Lorsque la CNUDCI a écrit cet article 7 de la loi type de 1996, elle ne se doutait pas que la signature électronique allait devenir un instrument incontournable.

La signature électronique est définie par la norme ISO 7498-2³¹ comme étant des « Données ajoutées à une unité de données, ou transformation cryptographique d'une unité de données permettant à un destinataire de prouver la source et l'intégrité de cette unité en la protégeant contre la contrefaçon (par le destinataire par exemple) ».

Elle a été inventée aux États-Unis suite à des travaux entrepris par l'*American Bar Association (ABA)* et a été démocratisée par des organisations comme la CNUDCI. En effet, cette dernière a établi en 2001 un modèle de loi intitulée « Loi-type de la CNUDCI sur les signatures électroniques et guide pour son incorporation ».

Cette loi-type sur la signature électronique est en « cohérence aussi bien avec le fond qu'avec la terminologie de la loi type sur le commerce électronique »³² de 1996.

³¹ Le sigle ISO désigne « International Organization for Standardization ». C'est une organisation de normalisation qui regroupe tous les instituts nationaux de normalisation de plus de cents pays. On va retrouver l'ISO dans tous les domaines industriels. C'est ainsi que l'ISO 7498-2 fait référence aux systèmes de traitement de l'information et donne une description générale des services de sécurité et des mécanismes associés qui peuvent être fournis par le modèle de référence.

³² Guide se rapportant à la loi type sur la signature électronique.

Le maître-mot de ce document est le principe de la neutralité des techniques employées, c'est-à-dire que dans un réseau ouvert, il servira de norme minimale, puis dans un réseau fermé il servira de dispositions contractuelles types.

Il faut savoir que ce travail de la CNUDCI a été rédigé sur la base de l'article 7 de la convention sur le commerce électronique de 1996, à laquelle a été apporté des éléments permettant de renforcer la fiabilité la signature électronique. Si l'on compare l'article 7 avec le nouvel article 6 de la loi-type sur la signature électronique on s'aperçoit qu'ils sont sensiblement similaires. On y retrouve le principe de neutralité des techniques employées, c'est-à-dire que si une technique de signature électronique est suffisamment fiable, elle est considérée comme légale et applicable.

C'est dans ce même article que l'on retrouve la notion de fiabilité. Ainsi, est prévue comme fiable toute signature qui remplit ces trois conditions :

- *« Les données afférentes à la création de signature sont, dans le contexte dans lequel elles sont utilisées, liées exclusivement au signataire; »*
- *« Les données afférentes à la création de signature étaient, au moment de la signature, sous le contrôle exclusif du signataire; »*
- *« Toute modification apportée à la signature électronique après le moment de la signature est décelable ; »*

L'article 6 est donc au centre du travail effectué par la CNUDCI sur ce texte, texte qui renforce la très importante loi-type de 1996.

Paragraphe 3 : Le droit français et le commerce électronique

Les travaux de la CNUDCI ont permis d'apporter des modèles de loi se rapportant au commerce électronique pour les États.

En France, la législation française prévoit deux textes fondamentaux pour le commerce électronique :

- la loi n° 2000-230 du 13 mars 2000 portant adaptation du droit de la preuve aux technologies de l'information et relative à la signature électronique et son décret

d'application modifié n° 2001-272 du 30 mars 2001 pris pour l'application de l'article 1316-4 du Code Civil et relatif à la signature électronique ;

- la loi n° 2004-575 du 21 juin 2004 portant sur la confiance dans l'économie numérique dite « LCEN » ;

Il aura fallu 4 ans pour que la directive n° 2000/31 du 8 juin 2000 soit transposée correctement en droit interne. La loi du 13 mars 2000 a modifié le Code civil en ajoutant l'article 1316 du Code civil qui consacre la reconnaissance de l'écrit électronique.

Ainsi, à l'article 1316-1 du Code civil il est prévu que *« L'écrit sous forme électronique est admis en preuve au même titre que l'écrit sur support papier, sous réserve que puisse être dûment identifiée la personne dont il émane et qu'il soit établi et conservé dans ces conditions de nature à garantir l'intégralité. »*

L'article 1316-4 est d'autant plus intéressant qu'à son deuxième alinéa il prévoit la signature électronique. Ainsi *« Lorsqu'elle est électronique, elle consiste en l'usage d'un procédé fiable d'authenticité garantissant son lien avec l'acte auquel elle s'attache. La fiabilité de ce procédé est présumée, jusqu'à preuve contraire, lorsque sa signature électronique est créée, l'identité du signataire assurée et l'intégrité de l'acte en garantie dans des conditions fixées par le décret en Conseil d'état ».*

La signature électronique est reconnue par le droit français mais sous certaines conditions. La notion de fiabilité est importante.

Le décret du 30 mars 2001 se rapportant à cette à la loi du 13 mars 2000 reprend les aspects techniques de l'annexe de la directive.

La loi du 21 juin 2004 va venir reconnaître et définir le commerce électronique. Ainsi à son article 14 que *« Le commerce électronique est l'activité économique par laquelle une personne propose ou assure à distance et par voie électronique la fourniture de biens ou de services. ».*

Enfin dans son Titre 3, la loi va apporter des informations sur les moyens de cryptologies.

Section 2 : La négociabilité du titre : problème majeur à la dématérialisation

Si, du côté aérien, la dématérialisation du titre de transport ne pose pas de problème, il en est tout autre du côté maritime (paragraphe 1). Cependant, le problème soulevé par la

négociabilité du connaissement pourrait être résolu par les « nouvelles » Règles de Rotterdam (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Un problème qualifiable de « maritime »

On peut qualifier ce problème de « maritime » car, comme on l'a vu précédemment, depuis le protocole de La Haye de 1975, la LTA n'est plus un document négociable. En effet, le problème soulevé émane de la négociabilité du titre, cela exclut donc toute référence à cette dernière.³³

Lors du passage du connaissement papier au connaissement électronique, le connaissement conserve ses trois fonctions. L'écrit conserve sa fonction de reçu, celle de preuve du contrat de transport et enfin celle de titre représentatif de la marchandise.

La fonction de reçu de la marchandise et la fonction de preuve du contrat de marchandise ne posent aucun problème à la dématérialisation (ceci explique la facilité d'utilisation d'une lettre de transport maritime électronique ou d'une LTA électronique). C'est de la fonction de titre représentatif de la marchandise que vont découler beaucoup de questions. Comment dématérialiser un titre négociable et l'acte de l'endossement ?

Comme on le sait, le connaissement a cette fonction très particulière d'être le titre représentatif de la marchandise. La personne qui détient le connaissement, détient la marchandise.

La question qui s'est posée a donc été de savoir comment quelque chose d'aussi immatériel qu'un document informatique pourrait représenter une marchandise? De plus, l'article L 5422-3 du code des transports (ancien article 18 de la loi du 18 juin 1966) prévoit que « *Le transporteur ou son représentant délivre au chargeur, sur sa demande, un écrit dénommé connaissement.* »

D'un point de vue informatique, cela ne pose aucun problème avec l'EDI, le détenteur de la clé informatique sera le détenteur de la marchandise. L'unique condition étant que le processus employé soit conforme aux lois sur le commerce électronique.

³³ On parle ici de problème « maritime » en se référant exclusivement au connaissement et à sa spécificité. Le connaissement étant sur le devant de la scène comparé à la lettre de transport maritime ou aux titres « short form ».

On s'aperçoit que c'est par un manque de légalisation et par un « blocage moral » que la dématérialisation du connaissance négociable est complexe.

Paragraphe 2 : Les règles de Rotterdam comme possible issue de secours

La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer ou encore appelée « Règles de Rotterdam », non encore en vigueur, provient d'une volonté d'actualiser la législation maritime commerciale actuelle à savoir les règles de La Haye Visby et les règles d'Hambourg.

« Les représentants du CMI ont abordé le problème franchement, selon leur avis les Règles de La Haye Visby étaient obsolètes et que même les Règles de Hambourg ne répondaient pas aux besoins du commerce maritime moderne et en tout cas que les nations maritimes traditionnelles ne voudraient jamais remplacer les Règles de La Haye Visby par elles. »³⁴

Ces nouvelles règles découlent d'un travail commun effectué par la CNUDCI et la CMI.

C'est la première convention maritime qui reconnaît le titre de transport électronique de marchandises, elle régleme quand même bien évidemment le titre papier traditionnel et fait même référence au passage du document papier au document électronique ou inversement.

C'est le chapitre 3 intitulé « Documents électroniques de transport » qui fait référence aux spécificités du titre de transport. Le chapitre s'articule autour de trois articles (article 8, 9 et 10).

L'article 8 s'intitule « Utilisation et effets des documents électroniques de transport », il consacre la reconnaissance du document électronique de transport. On remarquera l'emploi du terme « document de transport » et non pas de connaissance comme dans la convention de La Haye Visby. Cela permet un champ d'utilisation plus large, de façon à s'adapter au transport multimodal.

Le second alinéa prévoit que le document de transport électronique a les mêmes effets que le titre de transport classique. Ce qui correspond à « *l'équivalence fonctionnelle entre le*

³⁴ Francesco Berlingieri, La genèse et les travaux préparatoires des Règles de Rotterdam, Annales IMTM 2010, p34

support papier et le support électronique, approche basée sur l'analyse des objectifs et des fonctions de l'exigence classique de document papier (écrit, original, signature). »³⁵

L'article 9 consacre la possibilité d'utilisation du titre de transport négociable électronique. Intitulé « Procédure d'utilisation des documents électroniques de transport négociables », cet article est composé de deux alinéas. Le premier alinéa va prévoir les procédures nécessaires pour employer ce type de documents et le second alinéa va revenir sur le premier en affirmant que toutes les procédures prévues dans le premier alinéa sont à considérer durant l'établissement du contrat de transport.

L'article 10, quant à lui, prévoit la « *substitution d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable* ». Le transporteur et le chargeur qui ont conclu le contrat sont les seuls à pouvoir modifier la forme dudit contrat choisi (document papier ou document électronique).

Les Règles de Rotterdam et leur chapitre 3 seront d'une grande aide pour la dématérialisation du titre de transport négociable. Il reste maintenant à savoir si les 20 signatures nécessaires seront collectées pour que la Convention entre en vigueur.

³⁵ Philippe Garo, La dématérialisation documentaire maritime une réalité juridique désormais concrète, Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris n°24, Hiver 2010/2011

Conclusion

D'un point de vue physique, comme nous l'avons vu, il est incontestable que le monde de la marine et le monde de l'aéronautique sont à deux pas l'un de l'autre. Cela a permis l'emploi de technologies que l'on va retrouver aussi bien sur les navires que sur les aéronefs.

D'un point de vue juridique, la liaison est d'autant plus vraie que des similitudes flagrantes existent, tant au niveau des statuts du commandant de bord et du capitaine, qu'à celui du régime de responsabilité du transporteur et celui du contrat de transport et des différents titres de transport possibles qui en découlent.

Les titres de transports maritimes ou aériens classiques ont évolué au fil du temps. Au départ chacun avait ses spécificités, mais au cours de leur évolution il est arrivé que l'un acquiert la spécificité de l'autre et inversement. C'est ainsi que l'on est arrivé aux titres de transport actuels qui sont le connaissement et la lettre de transport maritime pour le transport maritime et la lettre de transport aérien pour le transport aérien.

Si pour les titres de transport classiques, on a pu observer des apports d'un milieu à l'autre, pour le passage à l'ère électronique il en est tout autrement. Les professionnels du commerce maritime se sont intéressés un peu plus tôt à la dématérialisation du titre de transport que les professionnels du monde aérien, mais ensuite on a vu une évolution similaire avec un dénominateur commun à cette évolution qui est toute la législation se rapportant au commerce électronique et notamment les fameuses lois-types de la CNUDCI.

Bien que le commerce électronique ait mis du temps à se développer, une chose est certaine : maintenant que la dématérialisation du titre de transport ne pose plus de problème technique ou de reconnaissance juridique, le commerce électronique a de belles années devant lui.

Annexes

I. Connaissements

Jesus, Maria, Joseph. A Galata le 14 Mars 1747

A été chargé, au Nom de Dieu & de bon sauvement, au Port & Hayre de cette Ville, par *Antoine fils de Louis pour Joseph de St. François marchand de marchandises* sur la *Corvette* apellée *La Colombe* commandée par *Capt. Antoine Jean* pour porter & conduire, Dieu aidant, à *Marsaille* & confier à *Monsieur de St. François* ou qui pour *lui* fera les Marchandises cy-après mentionnées: Sçavoir,

Neuf Disme un Ortol. Contenant quarante Deux Livres de Nouvelle Poite *deux Livres de*

Lesquelles susdites Marchandises ont été chargées sur la dite *Corvette* bien conditionnées & marquées de la marque cy-contre, qu'ainsi reçues que feront, Dieu aidant, audit *Monsieur de St. François* par *le dit Jean marchand* ou qui pour *lui* fera, sans y avoir rien de mouillé ni de gâté, payera de nois *un tiers de la dite Reglement de Commerce P. L. C.* *de Monsieur de St. François* de pour au *Le Ris que Dieu veut* *de Monsieur de St. François*

FM
n°2

A. Simon

Connaissance datant de 1747

BILL OF LADING FOR COMBINED TRANSPORT SHIPMENT OR PORT TO PORT SHIPMENT

Shipper

B/L No.:

Reference:

Signature



The French Line

CMA CGM Société Anonyme au Capital de 175 000 000 Euros
 Head Office: 4, quai d'Arenç - 13002 Marseille - France
 Tel: (33) 4 91 39 30 00 - Fax: (33) 4 91 39 30 95 - Telex: 401 667 F
 B 562 024 422 R.C.S. Marseille

Consignee or Order

Notify Party/Address. It is agreed that no responsibility shall attach to the Carrier or his Agents for failure to notify (See clause 11 on reverse.)

Place of Receipt (Applicable only when this document is used as a Combined Transport Bill of Lading)

Ocean Vessel

Place of Delivery (Applicable only when this document is used as a Combined Transport Bill of Lading)

Port of Loading

Port of Discharge

Mod. 1969B - CCM/Infotec - 04/2000

Marks and Nos; Container Nos;	Number and kind of Packages; description of Goods	Gross Weight (kg)	Measurement (cbm)
-------------------------------	---	-------------------	-------------------

[Large handwritten signature]

ABOVE PARTICULARS AS DECLARED BY SHIPPER, BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER (see clause 25)

* Total No. of Containers/Packages received by the Carrier

Received by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "*Total No. of Containers/Packages received by the Carrier" for Carriage subject to all the terms and conditions hereof (INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. One original Bill of Lading, duly endorsed, must be surrendered by the Merchant to the Carrier in exchange for the Goods. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant.

Movement

Freight and Charges (indicate whether to be prepaid or collected):

Freight payable at

Place and Date of issue

Number of Original Bills of Lading

IN WITNESS of the contract herein contained the number of originals stated opposite have been issued, one of which being accomplished the other(s) to be void.

ICS
 CT B/L
 April 78

Shippers declared value
 Subject to extra freight as per tariff and clause 22 of this B/L


FOR THE CARRIER

[Signature]

Établissement de Suresnes
 22, quai Gallieni, 92158 SURESNES (France)
 Tél. : 01 46 25 70 00 - Fax : 01 46 25 78 00 - Télex : 630 387 - Code TVA FR 72 562024422

Jurisdiction: see clause 30 on the reverse side of this Bill of Lading

II. Lettre de transport maritime

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE MINISTÈRE DE LA DÉFENSE		L. T. M. A. - Way Bill N° d'enregistrement de la Cie de Navigation MLNOSCO		
LETTRE DE TRANSPORT MARITIME ADMINISTRATIVE NON NÉGOCIABLE pour le transport des marchandises du Ministère de la Défense		Date et numéro d'enregistrement par (1) 24/07/97 602		
Modèle 5327/19 CPS n° 2787/DN/CAB/SEA du 10/11/85 Références:	Expéditeur réel F. T. I. M. Marseille	Chargeur (district émetteur) Shipper (en clair + en code) 4 N° dossier navire du district 7962	Compagnie de navigation (en clair + en code) 1100 COMPAGNIE GENERALE MARITIME	
	Transitaire du port de chargement - Forwarding agent ... MARSEILLE ...	Navire principal Océan vessel CGM RIMBAUD		
	Destinataire - Consignee A ...	Ligne maritime (en clair + en code) PA Pacifique	Date de départ du navire 24/07/97 N° de voyage de la Cie 1797	
	Arrivée à notifier à - Notify address TRANSIT NOUMEA TRANSIT MILITAIRE INTERAR B.P 20 NOUMEA CEDEX Frêt payable à - Freight payable at COMPAGNIE GENERALE MARITIME	Port de chargement - Port of loading (en clair + en code) MPS MARSEILLE	Port de déchargement - Port of discharge (en clair + en code) NOU NOUMEA	Montant présumé du transport []
		Sect. Budget 70	Chapitre 3405	
		Article 11	Paragraphe 77	
		Code imprimé - Autorité - Activité		
Marques et numéros Marks and N° OMQ 046171U	Nombre et genre des colis, Description des marchandises Number and kind of packages, Description of goods 1 VO vrac GROUPE CONVERTISSEUR DE FREQUENCE TYPE 251 N°:01 Matériel électrique	Poids brut Gross weight - Kg. 25.000	Poids net Net weight - Kg. 25.000	
		TOTAL GENERAL = 25.000	84.000	
		Volume M ³ Measurement - Cbm 84.000		
En les ayant reçus bien conditionnés, sans qu'il y ait rien de mouillé ou de gâté, en donnez, récapissé pour décharge, au Capitaine. CEN VICENTINI La _____ L'Expéditeur au port d'embarquement.		Vu par (1) _____ chargé du Service des transports maritimes, et certifie, en outre, que la totalité du chargement détaillé au présent est exactement évalué. à (2) (Tonnes) _____ et (mètres cubes) _____		
(1) Intendant Militaire (ou Commissaire) ou son Suppléant au port d'embarquement.		 CGM MARSEILLE AS AGENT OF THE CARRIER C.G.M.		

III. Lettre de transport aérien

Transports aériens
Conclusion et exécution du contrat de transport

1149

1A 1 1B Nom et adresse de l'expéditeur Shipper's Name and Address		3 Numéro de compte de l'expéditeur Shipper's Account Number		1A 1B Lettre de transport aérien - NON NEGOCIABLE - EMISE PAR - NOT NEGOTIABLE - AIR W. - ISSUED BY AIR FRANCE				
2		5 Numéro de compte de destination Consignee's Account Number		C COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE S.A. A PARTICIPATION OUVRIÈRE AU CAPITAL DE 1134026 000 F. RÉGIE PAR LE CODE DE COMMERCE. MEMBRE DE L'ATA ET DE L'ATA - MEMBER OF IATA AND IATA F. C. S. PARIS B 95 204 3002 SIÈGE SOCIAL - HEAD OFFICE - 1, BOULEVARD MATHIAS BRUNY 75732 PARIS CEDEX 12 Les exemplaires 1, 2 et 3 de cette lettre de transport aérien sont originaux et ont la même valeur. Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. Il est convenu que les marchandises décrites dans le présent document sont acceptées pour le transport en son état actuel (sauf avis contraire) et que le transporteur n'est responsable que des dommages résultant de son fait ou de celui de ses agents ou de ses préposés. Les marchandises peuvent être transportées par tout autre moyen y compris par route ou par tout autre mode de transport à moins que des instructions contraires n'aient été données par l'expéditeur. L'attention de l'expéditeur est attirée sur le fait que la limitation de responsabilité du transporteur, l'expéditeur pour augmenter cette limitation de responsabilité en déclarant une valeur pour le transport plus élevée et en payant des frais supplémentaires s'il y a lieu. It is agreed that the goods described herein are accepted in their present condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREOF BY THE SHIPPER. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY WHICH may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.				
4 Nom et adresse du destinataire Consignee's Name and Address		6 Nom et ville de l'agent de transporteur émetteur Issuing Carrier's Agent, Name and City		10 Regroupements comptables Accounting information				
7 Code IATA (ou AITA) de l'agent de transporteur émetteur IATA Code of Issuing Carrier's Agent		8 Numéro de compte de destination Consignee's Account Number		14A 15A				
9 Aéroport de départ (premier transporteur) et itinéraire demandé Airport of Departure (First Carrier) and Requested Routing		11D 11F Mois de l'expédition Month of Shipment		16 Valeur déclarée pour le transport Declared Value for Carriage				
11A Par premier transporteur By First Carrier		11B Date de départ Date of Departure		17 Valeur déclarée pour les douanes Declared Value for Customs				
18 Aéroport de destination Airport of Destination		19A Nom du transporteur Carrier Name		20 Montant de l'assurance Amount of Insurance				
21 Regroupements pour le traitement de l'expédition Handling Information		11C 11E Code de l'expédition Shipment Code		13 14B 15B Autres renseignements Other Information				
(For USA only) These commodities licensed by USA for ultimate destination. Diversion contrary to USA law prohibited								
22A Nombre de colis Number of Pieces	22B Poids brut Gross Weight	22C Poids net Net Weight	22D Code de l'article de la nomenclature commerciale Commodity Code	22E Code de l'article de la nomenclature commerciale Commodity Code	22F Poids de taxation Chargeable Weight	22G Taux/Montant Rate/Amount	22H Total	22I Nature et quantité des marchandises (y compris dimensions ou volume) Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
22J	22K	22L						
24A Taux de transport Rate of Carriage		24B Taux de transport Rate of Carriage		23 Autres frais afférents Other Charges				
25A Taux de transport Rate of Carriage		25B Taux de transport Rate of Carriage						
26A Taux de transport Rate of Carriage		26B Taux de transport Rate of Carriage						
27A Taux de transport Rate of Carriage		27B Taux de transport Rate of Carriage					L'expéditeur certifie que les indications portées sur le présent document sont exactes et que, dans la mesure où une partie quelconque de l'expédition contient des marchandises dangereuses, cette partie d'expédition est correctement dénommée et bien préparée pour le transport par air, conformément à la réglementation applicable. Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.	
28A Taux de transport Rate of Carriage		28B Taux de transport Rate of Carriage					31	
29A Taux de transport Rate of Carriage		29B Taux de transport Rate of Carriage					Signature de l'expéditeur ou de son agent Signature of Shipper or His Agent	
30A Taux de transport Rate of Carriage		30B Taux de transport Rate of Carriage					32A 32B 32C Signature de l'agent de transporteur émetteur ou de son agent Signature of Issuing Carrier or His Agent	
33A Taux de transport Rate of Carriage		33B Taux de transport Rate of Carriage					33C Taux de transport Rate of Carriage	

ORIGINAL 3 (POUR L'EXPÉDITEUR)
ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

En ce qui concerne la FRANCE,
réviser les champs 22A, 22B, 22C, 22D, 22E, 22F, 22G, 22H, 22I, 22J, 22K, 22L, 22M, 22N, 22O, 22P, 22Q, 22R, 22S, 22T, 22U, 22V, 22W, 22X, 22Y, 22Z, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100.

AVIS CONCERNANT LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que celui du point de départ, il peut être soumis aux conditions de la Convention de Varsovie. Cette Convention régit et, dans la plupart des cas, limite la responsabilité du transporteur au cas où la marchandise serait perdue, endommagée ou retardée, à 250 francs français-or par kilogramme, à moins qu'une valeur plus élevée n'ait été déclarée à l'avance par l'expéditeur et qu'un supplément éventuel n'ait été payé. Cette limitation de responsabilité à 250 francs français-or correspond approximativement à un montant de USD 20,00 par kilogramme calculé sur la base de USD 42,22 l'once d'or.

Le transporteur a souscrit une assurance garantissant sa responsabilité civile à l'occasion du transport des marchandises.

CONDITIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT

1. Au sens du présent contrat, le mot « transporteur » désigne toutes les compagnies aériennes qui transportent ou entreprennent le transport des marchandises en vertu de la présente lettre de transport aérien ou qui rendent tout autre service en relation avec ce transport. La Convention de Varsovie désigne la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ou cette même Convention telle qu'amendée à La Haye le 28 septembre 1955 selon que l'une ou l'autre est applicable, les « francs français-or » désignent les francs français constitués par 65 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.
2. 2.1. Le transport effectué en vertu des présentes conditions est soumis aux règles de responsabilité édictées par la Convention de Varsovie, sauf dans le cas où ce transport n'est pas un « transport international » au sens de cette Convention.
- 2.2. Dans la mesure compatible avec ce qui précède, le transport effectué et tous autres services rendus par chaque transporteur en vertu de cette lettre de transport aérien sont régis par :
 - 2.2.1. la législation applicable (y compris les lois nationales ratifiant la Convention de Varsovie ou portant extension de celle-ci), les décisions, instructions et règlements gouvernementaux,
 - 2.2.2. les présentes Conditions,
 - 2.2.3. les Conditions générales de transport, les tarifs, règlements et horaires du transporteur (à l'exclusion des heures d'arrivée et de départ) réputés faire partie intégrante du contrat de transport et qui peuvent être consultés dans les bureaux du transporteur et aux aéroports où il exploite des services réguliers. Pour les transports effectués entre un point aux États-Unis ou au Canada et tout autre lieu, les tarifs applicables sont ceux en vigueur dans ces pays.
3. Le nom du premier transporteur peut être inscrit en abrégé sur le recto de la présente lettre de transport aérien. Sa dénomination complète et abrégée figure sur ses tarifs, sur ses conditions générales de transport, sur ses règlements et sur ses horaires. L'adresse du premier transporteur aérien est celle de l'aéroport du point de départ du transport qui figure au recto de la présente lettre de transport aérien. Les arrêts prévus (susceptibles d'être modifiés par le transporteur en cas de nécessité) sont les points à l'exception des points de départ et de destination qui sont indiqués au recto de la présente lettre de transport aérien ou qui figurent aux horaires du transporteur comme des arrêts réguliers de l'itinéraire. Le transport qui doit être effectué, en vertu du présent contrat, par plusieurs transporteurs successifs, est réputé ne constituer qu'une seule et même opération.
4. Sauf dispositions contraires figurant dans les Conditions Générales de Transport ou dans le tarif du transporteur, la responsabilité du transporteur est limitée pour les transports non régis par la Convention de Varsovie à USD 20,00 ou à un montant équivalent, par kilogramme de marchandise perdue, endommagée ou dont l'acheminement a été retardé, à moins qu'une valeur plus élevée n'ait été déclarée par l'expéditeur et qu'un supplément n'ait été payé.
5. Il y a déclaration spéciale d'intérêt à la livraison si le montant inscrit au recto de la lettre de transport aérien comme valeur déclarée pour le transport est supérieur aux limites applicables de responsabilité mentionnées dans l'avis ci-dessus et dans les présentes Conditions de Transport et si l'expéditeur a payé le supplément prévu dans les tarifs, dans les Conditions Générales de Transport ou dans les règlements du transporteur. Dans ce cas, la responsabilité du transporteur sera limitée à la valeur déclarée. Il est nécessaire d'apporter la preuve des dommages réellement subis en vue du remboursement des réclamations.
6. En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie de l'expédition, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit sera pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur.

Note :

Nonobstant toute autre disposition, pour ce qui concerne le transport aérien étranger tel que défini par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique dans la Loi Fédérale sur l'Aéronautique et ses amendements successifs, le poids à prendre en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur en cas de perte, d'avarie ou de retard d'une expédition, ou d'une partie de cette expédition, sera le même poids qui aura été utilisé dans le calcul des frais de transport de cette expédition (s'il s'agit d'une partie d'expédition, le poids à utiliser sera déterminé au prorata du poids de taxation de l'expédition tout entière).
7. Toute exclusion ou limitation de responsabilité applicable au transporteur s'applique et bénéficie également à ses préposés agents et représentants de même qu'à toute personne dont l'aéronef viendrait à être utilisé par le

transporteur pour ce transport ainsi qu'aux agents, préposés et représentants d'une telle personne. En ce qui concerne cette disposition le transporteur est réputé agent de ces personnes.

8. 8.1. Le transporteur s'engage à effectuer aussi promptement que possible le transport objet de la présente lettre de transport aérien. Le transporteur pourra faire appel à d'autres transporteurs et utiliser d'autres aéronefs, et pourra, sans préavis et en tenant compte de l'intérêt de l'expéditeur, acheminer les marchandises par d'autres moyens de transport. Le transporteur est libre de choisir l'itinéraire par lequel la marchandise sera acheminée; il pourra également modifier l'itinéraire figurant au recto de la présente lettre de transport aérien. (Ce paragraphe n'est pas applicable à destination et au départ des États-Unis d'Amérique).
- 8.2. Le transporteur s'engage à effectuer aussi promptement que possible le transport objet de la présente lettre de transport aérien. Sauf à l'intérieur des États-Unis d'Amérique ou les tarifs agréés du transporteur régissent le transport, le transporteur pourra faire appel à d'autres transporteurs et utiliser d'autres aéronefs, et pourra sans préavis et en tenant compte de l'intérêt de l'expéditeur acheminer les marchandises par d'autres moyens de transport. Le transporteur est libre de choisir l'itinéraire par lequel la marchandise sera acheminée; il pourra également modifier l'itinéraire figurant au recto de la présente lettre de transport aérien. (Ce paragraphe est applicable seulement à destination et au départ des États-Unis d'Amérique).
9. Sous réserve des présentes Conditions, le transporteur sera responsable de la marchandise pendant qu'elle est sous sa garde ou celle de son agent.
10. 10.1. Sauf si le transporteur a accordé au destinataire un paiement différé sans le consentement écrit de l'expéditeur, ce dernier garantit le paiement de tous frais de transport exigibles en vertu du tarif du règlementation, ou encore en vertu des lois applicables (y compris les lois nationales ratifiant la Convention de Varsovie ou portant extension de celle-ci), des décisions, instructions et règlements gouvernementaux.
- 10.2. Lorsque aucune partie de l'expédition n'est livrée, une réclamation relative à cette expédition sera néanmoins recevable, même si les frais de transport y afférents n'ont pas été payés.
11. Le destinataire, ou la personne à prévenir mentionnée au recto de la présente lettre de transport aérien, sera avisé promptement de l'arrivée de la marchandise. La marchandise arrivée à destination sera, sauf si d'autres instructions ont été acceptées de l'expéditeur préalablement à l'arrivée de la marchandise à destination, livrée au destinataire ou conformément à ses instructions; si le destinataire n'accepte pas la marchandise ou s'il ne peut être touché, la livraison sera faite selon les instructions de l'expéditeur.
12. 12.1. La personne autorisée à enlever la marchandise doit adresser au transporteur une réclamation écrite dans les délais suivants :
 - 12.1.1. si la marchandise est visiblement endommagée, cette réclamation devra être faite dès la découverte du dommage et au plus tard dans un délai de quatorze jours à dater de la réception de la marchandise,
 - 12.1.2. pour les autres dommages subis par la marchandise, la réclamation doit être faite dans un délai de quatorze jours à compter de la date de réception,
 - 12.1.3. en cas de retard, le délai est de 21 jours à dater du jour où la marchandise a été mise à sa disposition,
 - 12.1.4. en cas de non-livraison, le délai est porté à 120 jours à compter de la date d'établissement de la lettre de transport aérien.
- 12.2. En ce qui concerne le paragraphe 12.1. ci-dessus, la réclamation écrite peut être adressée au transporteur dont la lettre de transport aérien a été utilisée, au premier ou au dernier transporteur, ou encore au transporteur qui a effectué le transport au cours duquel la perte, le dommage ou le retard s'est produit.
- 12.3. Toute action en responsabilité à l'encontre du transporteur doit être intentée sous peine de déchéance, dans un délai de deux ans à compter de la date de l'arrivée de l'expédition à destination, ou de la date à laquelle l'aéronef aurait dû arriver ou de la date d'interruption du transport.
13. L'expéditeur est tenu de se conformer aux lois et règlements gouvernementaux en vigueur dans les pays de destination, d'origine et de transit des marchandises ainsi que dans les pays survolés, y compris les dispositions relatives à l'emballage, au transport et à la livraison des marchandises. Il doit fournir tous renseignements utiles et joindre à la lettre de transport aérien tous documents exigés par ces lois et règlements. Le transporteur n'assume aucune responsabilité à l'égard de l'expéditeur pour les dommages subis ou les dépenses engagées du fait de l'observation par l'expéditeur de la présente disposition.
14. Aucun agent, préposé ou représentant du transporteur n'est autorisé à changer, modifier ou supprimer l'une quelconque des dispositions du présent contrat.
15. Si le transporteur propose une assurance et que l'expéditeur en fait la demande et ce, moyennant le paiement de la prime correspondante et pourvu que ce paiement soit constaté au recto, la marchandise objet de la présente lettre de transport aérien est assurée au moyen d'une police flottante pour le montant mentionné au recto. L'indemnisation est limitée à la valeur réelle de la marchandise perdue ou avariée jusqu'à concurrence de la valeur assurée. L'assurance est soumise aux termes, conditions et à la couverture (certains risques sont exclus) de la police flottante dont le texte peut être consulté par toute personne intéressée aux bureaux du transporteur émetteur. Les réclamations fondées sur cette assurance doivent être notifiées immédiatement à un bureau du transporteur.

Bibliographie

I. Traités, dictionnaires et ouvrages généraux

- Bonassies P., Scapel Ch., « Traité de droit maritime », 2^{ème} édition, LGDJ 2010
- Rémond-Gouilloux M., « Droit maritime » n°2, Pedone, 2^{ème} édition, 1993
- Rodière R., Droit maritime, Sixième édition, Dalloz, 1974
- Dictionnaire Encyclopédie Larousse, 1996

II. Ouvrages spéciaux et thèses

- « Les règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes au XXIème siècle », Annales IMTM 2010
- Faye N, « La livraison sans connaissance », mémoire CDMT, 2008
- Garo P., « L'adaptation du droit des transports maritimes au droit du commerce électronique », thèse Aix, 2011
- Tsuji M, « La lettre de transport aérien électronique », mémoire IFURTA, 2004

III. Répertoires et ouvrages pratiques

- Lamy Transport 2011, Tome 2
- Le fret aérien pratique 2009, Pratic Export, SMECI

IV. Articles et chroniques

- Bokalli V., « Crise et avenir du connaissement », DMF 579, 1998
- Clarke M., « Transport documents : their transferability as documents of title ; electronic documents », Lloyd's Maritime And Commercial Law Quaterly, 2002
- Gaskell N., « Bills of lading in an elctronic age », Lloyd's Maritime And commercial Law Quaterly, 2010
- Goldby M., « The CMI Rules for Electronic Bills of Lading reassessed in the light of current practices », Lloyd's Maritime And commercial Law Quaterly, 2008
- Scapel C., « Transport aérien : « e-Ticket » obligatoire », Revue de droit commercial, maritime aérien et des transports, Revue Scapel, 2008

V. Sites internet

- www.arbitrage-maritime.org
- <http://lamyline.lamy.fr>
- www.legifrance.gouv.fr
- www.lex-electronica.org
- www.logistiqueconseil.org
- www.iata.org
- www.uncitral.org/

Table des matières

Remerciements.....	2
SOMMAIRE	4
INTRODUCTION	5
Partie 1 : Le titre de transport comme document papier	10
Chapitre 1 : Le titre de transport classique et ses caractéristiques.....	11
Section 1 : Les titres de transport maritimes	11
Sous section 1 : Le connaissement	12
Paragraphe 1 : Les différentes présentations et formes de connaissement.....	12
A. Différentes présentations de connaissement.....	12
B. Les différentes formes de connaissement	13
Paragraphe 2 : Le contenu du connaissement.....	14
A. Mentions relatives aux parties	14
B. Mentions relatives à la marchandise	15
Paragraphe 3 : Les fonctions du connaissement.....	15
Sous Section 2 : La lettre de transport maritime.....	16
Paragraphe 1 : Contenu de la lettre de transport maritime	17
Paragraphe 2 : Les fonctions de la lettre de transport maritime	17
Section 2 : La Lettre de Transport Aérien (LTA), seul et unique titre de transport aérien	18
Paragraphe 1 : Emission et contenu de la LTA.....	19
A. Emission	19
B. Mentions des parties.....	19
C. Mentions relatives à la marchandise	20
Paragraphe 2 : Fonctions de la LTA	20
Chapitre 2 : Similitudes ou apports possibles entre titres maritimes et aériens.....	21
Section 1 : Du connaissement à la LTA.....	21
Paragraphe 1 : Le connaissement comme modèle de titre de transport.....	21
Paragraphe 2 : La LTA et son évolution	22
Section 2 : LTA modèle de la lettre de transport maritime	23
Paragraphe 1 : De la lenteur et du formalisme du connaissement à la lettre de transport maritime.....	23
Paragraphe 2 : Lettre de transport aérien et lettre de transport maritime : deux sœurs jumelles	24
Partie 2 : Le titre de transport comme document électronique.....	26
Chapitre 1 : Émergence et caractéristiques de « l'e-ticket »	27
Section 1 : Le titre de transport électronique : un enjeu pour l'avenir	27
Paragraphe 1 : Genèse du titre de transport électronique.....	27
Paragraphe 2 : Les tenants et aboutissants de cette dématérialisation.....	28
Section 2 : L'informatique comme outil de dématérialisation des titres de transport	29
Paragraphe 1 : Notion de transferts de données par réseau informatique	29
Paragraphe 2 : L'Echange de Données Informatisées ou « EDI »	30
Paragraphe 3 : Initiatives existantes	30
A. SeaDocs Registry.....	30
B. Le système <i>Bolero</i>	31

C. INTTRA	32
D. <i>Traxon</i> une initiative dans le milieu du fret aérien.....	32
Chapitre 2 : Développement parallèle de la législation du titre de transport électronique maritime et aérien	33
Section 1 : Vers une législation commune au titre de transport électronique maritime et aérien.....	33
Paragraphe 1 : La législation de la CNUDCI sur le commerce électronique	33
A. Les raisons de l'élaboration d'une loi type touchant au commerce électronique.....	33
B. Le contenu de la loi type.....	34
C. Une incontestable volonté de traiter des actes relatifs aux contrats de transport de marchandises par mer et par air	35
Paragraphe 2 : L'indispensable reconnaissance de la signature électronique..	36
Paragraphe 3 : Le droit français et le commerce électronique	37
Section 2 : La négociabilité du titre : problème majeur à la dématérialisation	38
Paragraphe 1 : Un problème qualifiable de « maritime ».....	39
Paragraphe 2 : Les règles de Rotterdam comme possible issue de secours.....	40
Conclusion	42
Annexes.....	44
Bibliographie	50
Table des matières	52