SUP'MANAGEMENT - Ecole Supérieure Reconnue par l'Etat

Master spécialisé en *: Management Logistique et Transport*

Transport Aérien

Pr. S. EL HADRI

2023/2024

Contrat de transport aérien

- Le transport aérien est réglementé par la **convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et le protocole de La Haye du 28 septembre**
- **1955.**
- Ces textes uniformisent certaines règles du transport aérien. L'IATA (*International Air Transport Association),* traitent des conditions de transport, des tarifs et des normes de sécurité.
- Leur rôle est encore très important malgré un contexte général de déréglementation:

– la tarification du transport aérien,

– le contrat de transport par air,

– la responsabilité du transporteur aérien

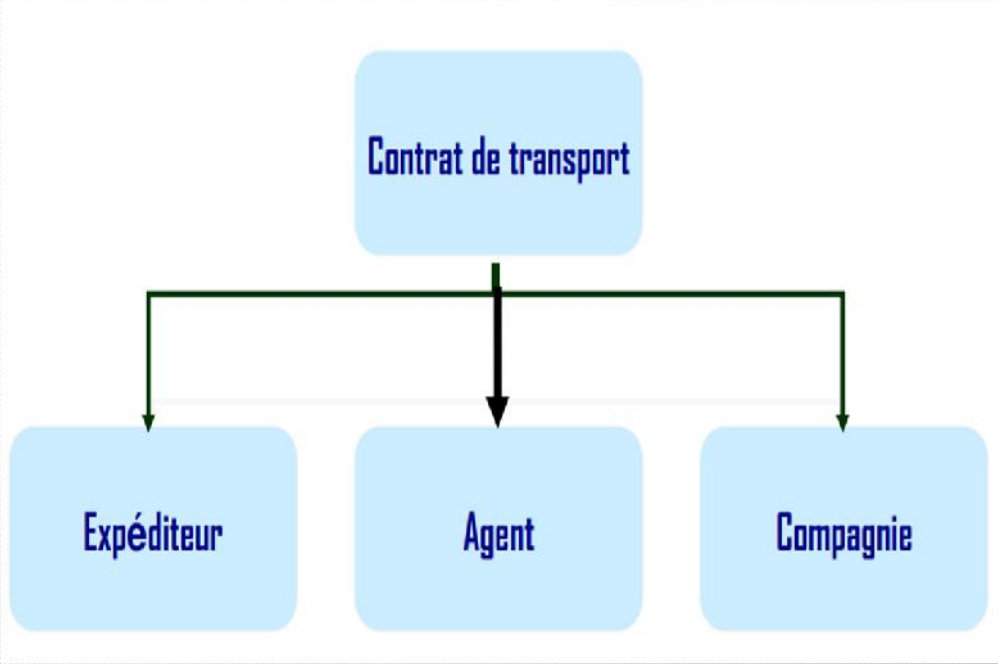
Les parties du transport aérien

L'expéditeur et la compagnie

Le contrat de transport aérien est conclu entre le transporteur (compagnie aérienne) et le chargeur qui peut être le transitaire.

L'Agent

C'est un intermédiaire appelé Agent de Fret Aérien, ayant reçu un agrément de l'état et qui sécurise les expéditions reçues des chargeurs pour les remettre aux transporteurs aériens. il est systématiquement placé entre le chargeur et le transporteur.



Les obligations des parties

Le chargeur (expéditeur)

- Prévoir un emballage adapté.
- Marquage des colis.
- Mettre la marchandise à disposition du transporteur au lieu et à la date prévue.
- Émettre la LTA : responsabilité des renseignements fournis dans la lettre d'instruction fournie par la compagnie aérienne
- Prévoir le dédouanement des marchandises et satisfaire aux opérations de contrôle du commerce extérieur et des changes.

Compagnie (transporteur)

- Charger la marchandise.
- Acheminer la marchandise à destination, en bon état, dans les délais contractuels, ou à défaut, dans des délais « raisonnables».
- Décharger la marchandise.
- Avis d'arrivée au destinataire ou à l'intermédiaire indiqué sur la LTA.

Les obligations des parties

L’agent

- Il se charge sous la directive de l’expéditeur d’un certain nombre d’opérations annexes (enlèvement, pré acheminement, préparation de la marchandise, exécution des formalités douanières).*Il peut agir selon différents statuts:*

❑ **1er Cas ;**

L’agent agit comme un courtier et à une responsabilité limitée. Dans le cadre juridique il est étranger au contrat de transport.

➔Remise direct à l’agent d’une LTA exclusive.

❑ un ULD qui est remis à la compagnie.

❑ **2ème cas**

En tant que commissionnaire, il assume alors une responsabilité plus étendue en matière de transport. L’expéditeur reste le chargeur, il choisie la compagnie, réalise l’enlèvement à domicile et les opérations de douane.

➔Expédition sous LTA exclusive avec contrat de commission

❑ **3ème cas**

Il devient le chargeur dans le cas de groupage et c’est le groupeur de fret qui fait partie au contrat de transport. Il agit en tant que commissionnaire car il dispose du choix du transporteur.

➔Expédition de groupage: les marchandises remises au groupeur sont chargés par celui-ci, dans

La lettre de transport Aérien (LTA)

- La lettre de transport aérien (*air way bill) **est établie** par la compagnie* aérienne ou **un agent agréé,** sur les **instructions de l'expéditeur** et **sous sa responsabilité**. Si ces déclarations se révélaient inexactes, celui-ci en cas de dommages ou d'avaries, aurait à supporter toutes les conséquences en matière de responsabilité, vis-à-vis du transporteur et vis-à-vis des tiers.
- Toutes les mentions relatives aux poids, dimensions des marchandises, ainsi qu'à leur **état apparent, ont valeur de preuve contre le transporteur.** Les autres caractéristiques portées sur la LTA (volume, quantités, état) n'ont pas de valeur probante, sauf s'il y a vérification contradictoire avant le départ.

La lettre de transport Aérien (LTA)

- La LTA est « **non négociable » et ne se transmet pas par endos.**
- Les types de LTA :

❑ **LTA neutre : ne comporte pas les coordonnées du transporteur ;**

❑ **LTA compagnie : coordonnées pré-imprimées du transporteur émetteur**

❑ **le cas du groupage aérien : les organisateurs commissionnaires de transport proposent des groupages** d'un coût beaucoup moins élevé que les taux de fret ordinaires. Dans ce cas, le groupeur émet une LTA mère (*Master Air Way Bill)* et autant de LTA domestiques

La responsabilité du transport aérien

- La convention de Varsovie présume la responsabilité du transporteur aérien en cas d'avaries ou de pertes. Cette responsabilité s'étend depuis la prise en charge de la marchandise matérialisée par la signature de la LTA, jusqu'à la remise au destinataire.

Réserves faites par le transporteur

Le transporteur aérien peut **émettre des réserves précises** au moment de la prise en charge de la marchandise.
Elles seront portées sur la LTA et ont pour effet de renverser la charge de la preuve. Néanmoins, les compagnies **refusent simplement de prendre en charge** des colis douteux ou dont les caractéristiques ne correspondent pas aux indications portées sur la LTA.

Les causes d'exonération

Le transporteur est exonéré :

– s'il prouve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage, ou qu'il lui était impossible de prendre ces mesures (cas de force majeure) ;

– s'il prouve la faute de la partie lésée, et sa relation directe avec le dommage.

La configuration du fret aérien

Le tarif IATA international

- Le tarif IATA en principe obligatoire. C'est un tarif par tranche de poids, rapidement dégressif, qui change d'un pays à un autre et un minimum de taxation est prévu pour les petites expéditions.
- Le poids taxable sera déterminé en fonction du rapport poids-volume de la marchandise qui ne doit pas excéder **1 t = 6 m/cube**. La dégressivité du tarif amène à faire jouer **« la règle du payant-pour »,** qui consiste à payer pour la tranche de poids supérieur afin de bénéficier d'un coût de transport moindre.

	Expédition A	Expédition B
Tarif général : – moins de 45 kg 4 € le kg ; – 45 à 100 kg 3,5 € le kg : – 100 à 300 kg 3 € le kg ; – 300 à 500 kg 2,7 € le kg.	Poids brut : 220 kg Volume : 2 m^3 Rapport poids/volume : $\frac{2\,m^3}{6} = 333$ kg	Poids brut : 280 kg Volume : 1,4 m^3 Rapport poids/volume : $\frac{1{,}4\,m^3}{6} = 233$ kg
Poids taxable	333 kg	280 kg
Application de la règle du payant-pour	–	300 kg × 2,7 € = 810 € (au lieu de 280 × 3 = 840 €).
Montant du fret à acquitter	333 × 2,7 € = 899,1 €	810 €

La configuration du fret aérien

Les Tarifs ULD

- Le tarif ULD (Unit Load Device= Unité payante). Dans ce cas, chaque unité de chargement **a un prix minimum.** Le tarif **ULD est une taxe forfaitaire** consentie pour certains trajets. A ce forfait correspond, ce que **l'on appelle un "poids pivot".** Si le poids excède ce poids forfaitaire, **les kilos supplémentaires seront taxés à un tarif très favorable** (tarif intéressant dans la mesure où les contenants tels que les palettes ou les conteneurs ne sont pas taxés).

Exemple

- Expédition de Fès à Madrid d’un igloo avec filet , contenant 30 caisses carton, pour un total de 11m3 et de poids net 2172 Kg .
- Tarif ULD:

  -Poids pivot sur de Carthage – Madrid: 1980Kg

  -Minimum de taxation: 141 890 MAD

  -Par kilo au dessus du pivot : 60 MAD

Montant du fret: 141 890 + (2172-1980)*60= 153 410

Structure de coût de bout en bout

- Pré-acheminement entre l'usine du chargeur et l'aéroport de départ,
- Handling aéroportuaire (manutentions et prestations),
- Fret aérien,
- Manutentions et prestations à l'arrivée,
- Post-acheminement.

Attention : distinguez toujours les fret donnés aéroport/aéroport, des frets donnés « porte à porte ».