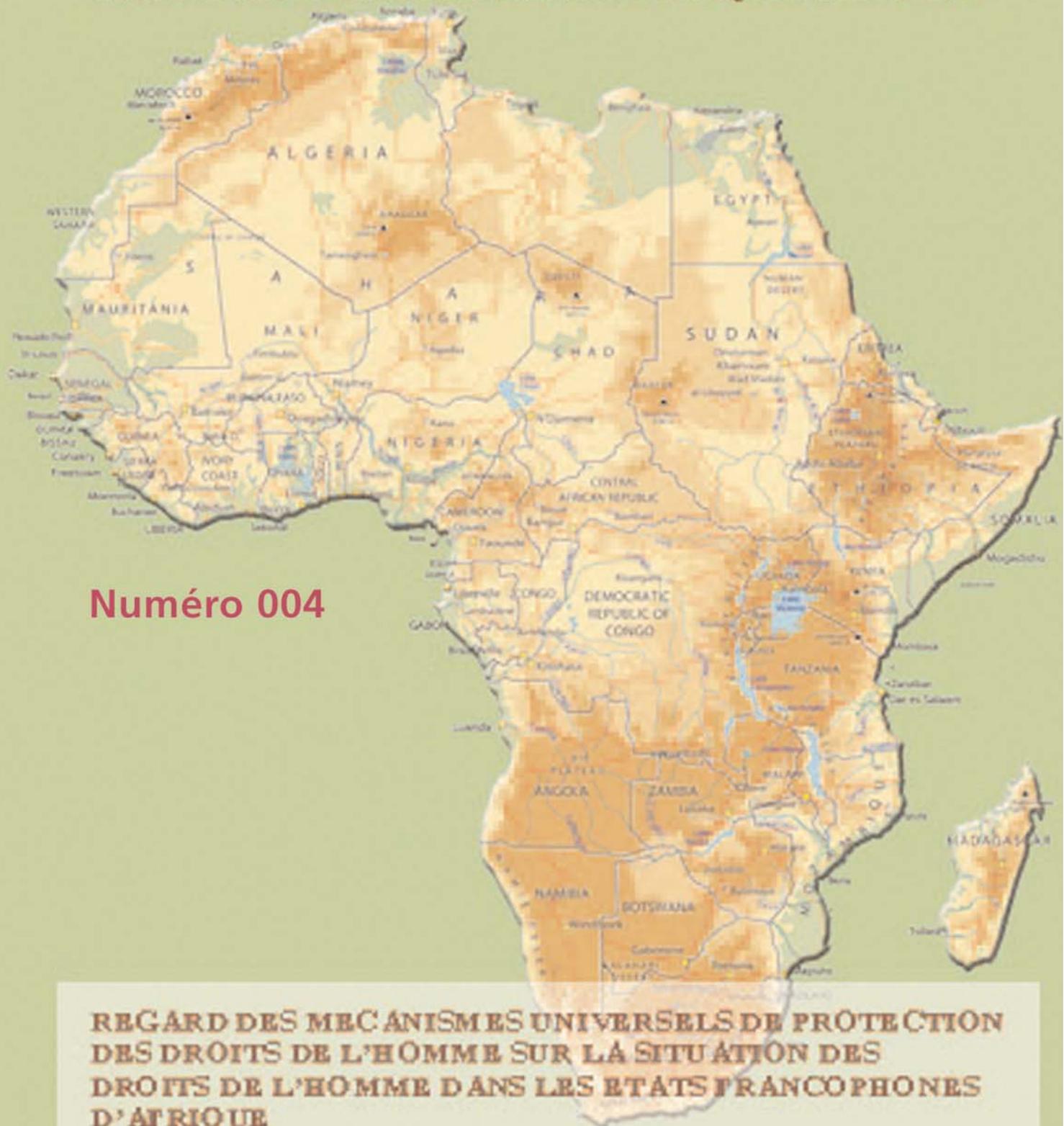


# MOSAÏQUE

REVUE PANAFRICAINNE DES SCIENCES JURIDIQUES COMPARÉES



Numéro 004

**REGARD DES MECANISMES UNIVERSELS DE PROTECTION  
DES DROITS DE L'HOMME SUR LA SITUATION DES  
DROITS DE L'HOMME DANS LES ETATS FRANCOPHONES  
D'AFRIQUE**

**LES COLLECTIVITES COUTUMIERES ET LE PRINCIPE  
D'INALIENABILITE DES TERRES DU DOMAINE NATIONAL  
DE PREMIERE CATEGORIE**

# Mosaïque

Revue panafricaine des  
sciences juridiques comparées

Numéro 004

## SOMMAIRE

	<b>Accueil</b>
	<b>Préliminaires</b>
	<b>Table des matières</b>
	<b>Recherche</b>
	<b>Aide</b>

### Editorial

**L'organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique : vingt ans déjà !**

**L'Interdépendance des Obligations dans les Contrats de Transport de Marchandises par Route de l'OHADA : Implications et Conséquences pour les Parties**

**Les Aspects Juridiques de la Prévention et de la Lutte contre le Sida au Cameroun**

**Le développement des mutuelles sociales en Afrique : la nécessité d'un environnement juridique approprié**



Mosaïque

## Préliminaires

**Enfin les professionnels du droit à l'honneur en Afrique !**

**Membres du comité scientifique de la revue**

**Éditeurs**



## Mosaïque

---

### Enfin les professionnels du droit à l'honneur en Afrique !

---

Vos activités universitaires, votre pratique professionnelle vous inspire une production d'articles juridiques. Encore faut-il parvenir à les insérer dans un support mondialement diffusé. La publication scientifique demeure en Afrique un véritable parcours du combattant. Or que vaut un travail demeuré confidentiel ?

Désormais, **La mosaïque « Revue panafricaine des sciences juridiques comparées »** est votre partenaire de diffusion.

**Variété des rubriques, étendu du champ des disciplines juridiques concernées**

<http://lindev-consulting.com/node/35>

**Périodicité mensuelle**

**Disponible simultanément en versions imprimée et numérique**

**Comité scientifique international relevé**

[http://lindev-consulting.com/presentation/comite\\_scientifique](http://lindev-consulting.com/presentation/comite_scientifique)

**Des procédures d'évaluation transparentes**

<http://lindev-consulting.com/node/138>

**Plate-forme numérique ergonomique pour soumettre un article en ligne et accélérer les processus de sélection et de diffusion.**

<http://lindev-consulting.com/node/32>



## Mosaïque

Universitaires, chercheurs et praticiens du droit, dopez votre carrière en faisant de **La mosaïque « Revue panafricaine des sciences juridiques comparées »** un véritable outil de travail.

Rendez-vous très prochainement dans nos colonnes.



---

### Membres du comité scientifique de la revue

---

#### **Pr Rachid EL HOUDAÏGUI**

- Professeur chercheur à la Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales de Tanger (Université Abdel Malek Essaadi)
- Directeur du Master Relation Méditerranéennes, Faculté de Droit Tanger
- Master Inter Universitaire Maroc-Espagnol (soutenu par le gouvernement Espagnol et parrainé par le Ministère Marocain des Affaires Etrangères).
- Professeur au Collège Royal de l'Enseignement Militaire Supérieur (Maroc, Kenitra)
- Professeur Invité à l'Université Cergy-Pontoise
- Professeur à l'Université de Paris XI
- Professeur à l'Université de la Sagesse Beyrouth
- Président de l'association marocaine des Relations Internationales et du Droit International
- Directeur de la Revue « Paix et Sécurité Internationales »

#### **Pr Grégoire BAKANDEJA WAMPUNGU**

- Professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Kinshasa.
- Professeur Visiteur à l'Université Marien Ngouabi de Brazzaville
- Professeur Invité à l'Université Catholique de Bruxelles
- Professeur Visiteur à l'Université de Paris I, Panthéon Sorbonne
- Co Président de l'Institut Africain de Droit de l'Environnement



## Mosaïque

- Avocat d'Affaires aux Barreaux de Kinshasa
- Doyen Honoraire de la Faculté de Droit de Kinshasa
- Ancien Ministre de l'Economie, du Commerce et de l'Industrie.

### **Pr Nora SEDDIKI EL HOUDAÏGUI**

- Professeur en Droit des Affaires à la Faculté de Droit de Tanger et à l'Ecole Nationale de commerce et de Gestion de Tanger
- Ecole d'Enseignement Supérieure Privée et de plusieurs Ecoles d'enseignement supérieures privées(Casablanca et Rabbat)
- Secrétaire Générale de l'Association AMFEDES (Association marocaine des femmes entrepreneurs pour le développement économique et social)

### **Pr Yvette Rachel KALIEU ELONGO**

- Agrégée de Droit Privé
- Enseignant permanent à la Faculté des Sciences Juridiques et Politiques de l'Université de Dschang et enseignante associée dans divers établissements
- Responsable du Master 2 « Droit Communautaire et Comparé CEMAC » de la Faculté des Sciences Juridiques et Politiques de l'Université de Dschang
- Coordinatrice Scientifique du GERDIC (Groupe d'étude et de Recherche en Droit, Institution et Intégration Communautaire), Faculté des Sciences Juridiques et Politiques de l'Université de Dschang.
- Formateur Permanent à l'ERSUMA(Ecole Supérieure Régionale de la Magistrature) de l'OHADA.



## Mosaïque

### **Pr Moussa SAMB**

- Agrégé de Droit. Successivement :
- Directeur de l'Institut des Droits de l'Homme et de la Paix et Directeur du Centre de Recherche et de Documentation sur les Institutions et Législations Africaines à l'Université Cheikh Anta Diop
- Professeur Associé à l'Université de Georgetown, Washington DC et à l'Université de Fribourg Suisse
- Actuellement Directeur du Centre de Recherche et de Documentation de l'ERSUMA et Assistant Technique Principal du Projet de l'Union Européenne « Soutien aux Institutions de l'OHADA »

### **Pr KEUTCHA TCHAPNGA Célestin**

- Maître de Conférence à l'Université de Dschang
- Coordinateur du Master Recherche en Droit Public à la Faculté de Sciences Juridiques et Politiques de l'Université de Dschang
- Chef du Département de Droit Public et Sciences Politiques à la Faculté de Sciences Juridiques et Politiques de l'Université de Dschang
- Secrétaire Général du Laboratoire d'Etudes, de Recherches et de Promotion des Droits de l'Homme (LABERPDHOM) de l'Université de Dschang
- Responsable Scientifique du Groupe de Recherche en Droit Camerounais, Législation et Jurisprudence de l'Université de Dschang.

### **Pr AKELE ADAU Pierre**

- Professeur Ordinaire et Doyen Honoraire de la Faculté de Droit de l'Université de Kinshasa



## Mosaïque

– Chef de Département de Droit Pénal et Criminologie de la Faculté de Droit à l'Université de Kinshasa.

### **Dr DIARRAH Boubacar**

- Docteur en Droit
- Magistrat Chargé des Enseignements à la Faculté des Sciences Juridiques et Politiques de Bamako
- Enseignant à l'Ecole Régionale Supérieure de la Magistrature ERSUMA (Porto - Novo)
- Président de la Commission OHADA du Mali
- Membre du Comité des Experts de l'OHADA
- Directeur des Affaires Juridiques et Judiciaires de la Cellule Nationale de Traitement des Informations Financières (CENTIF) du Mali
- Chargé d'Enseignement à la Faculté des Sciences Juridiques et Politiques de l'Université de Bamako, à l'Institut National de Formation Judiciaire (INFJ), à l'Institut de Sciences Politiques de Relations Internationales et Communications (ISPRIC) et à l'Université Alfred Garçon de Bamako.

CV détaillé sur le site [www.indev-consulting.com](http://www.indev-consulting.com)



## Mosaïque

---

### Éditeurs

---

**La mosaïque « Revue panafricaine des sciences juridiques »** est un produit de **la société « Indev-Consulting »**

BOAYENENGUE Achile  
Directeur associé « *INDEV-CONSULTING* »  
Directeur de publication.

**Contact :** <http://www.indev-consulting.com/contact>  
<http://indev-consulting.com/document/dernier-numero>

#### **La version numérique de la Revue Mosaïque est publiée par :**

Nouvelles Editions Numériques Africaines (NENA)  
65-66, rue Lib 29, Résidence Machala Nord Liberté 6, Dakar, Sénégal  
Division commerciale de SENERVERT, SARL au capital de 1 000 000 FCFA. RC : SN  
DKR 2008 B878.

[www.nena-sen.com](http://www.nena-sen.com) / [infos@nena-sen.com](mailto:infos@nena-sen.com)

© 2013 Nouvelles Editions Numériques Africaines (NENA).

Tous droits réservés.

Date de publication : juin 2013

ISBN 978-2-917591-26-0



## Table des matières

### Editorial

**L'organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique : vingt ans déjà !**

**L'Interdépendance des Obligations dans les Contrats de Transport de Marchandises par Route de l'OHADA : Implications et Conséquences pour les Parties .....21**

**Les Aspects Juridiques de la Prévention et de la Lutte contre le Sida au Cameroun**

**Le développement des mutuelles sociales en Afrique : la nécessité d'un environnement juridique approprié**



**L'interdépendance des obligations dans les contrats de transport  
de marchandises par route de l'OHADA :  
implications et conséquences pour les parties**

Par

**LUDOVIC GUEDJE**

Assistant à la FADESP/UAC-BENIN



## **PLAN**

<b>Introduction .....</b>	<b>25</b>
<b>I - Une interdépendance plus accentuée grâce la connexité entre les obligations des parties .....</b>	<b>30</b>
<b>A – la connexité entre les obligations de l’expéditeur et celles du transporteur .....</b>	<b>31</b>
<b>1-Une connexité gage de la maîtrise de l’objet du contrat .....</b>	<b>31</b>
<b>2-Une connexité gage de l’effectivité du transport .....</b>	<b>34</b>
<b>B – La connexité entre les obligations du destinataire et celles du transporteur .....</b>	<b>37</b>
<b>1-Une connexité garantie de l’effectivité de la livraison .....</b>	<b>38</b>
<b>2-Une connexité constatant le terme du contrat .....</b>	<b>38</b>
<b>Conclusion partielle .....</b>	<b>40</b>
<b>II – Une interdépendance lourde de conséquences pour les parties au contrat de transport de marchandises par route.....</b>	<b>42</b>
<b>A – Les sanctions sévères réprimant la violation intentionnelle de l’obligation de collaboration et de coopération par les parties .....</b>	<b>42</b>
<b>1-A l’encontre de l’expéditeur de mauvaise foi .....</b>	<b>43</b>
<b>2-A l’encontre du transporteur fautif et de mauvaise foi .....</b>	<b>45</b>
<b>3-A l’encontre du destinataire de mauvaise foi .....</b>	<b>47</b>
<b>B – Les sanctions en cas d’absence de faute intentionnelle à la base de l’inexécution..</b>	<b>49</b>
<b>1-Les conditions préalables à la recevabilité de l’action en responsabilité.....</b>	<b>49</b>
<b>2-Le plafonnement de l’assiette de l’indemnité .....</b>	<b>51</b>
<b>Conclusion partielle .....</b>	<b>51</b>
<b>Conclusion Générale .....</b>	<b>52</b>



## Introduction

Compte tenu du volume sans cesse croissant des marchandises à transporter ainsi que du nombre tout aussi élevé des personnes désireuses de voyager, le développement des transports constitue l'un des faits économiques et sociaux les plus importants depuis la seconde moitié du siècle dernier. D'un autre côté, il a été possible d'observer, spécialement depuis quelques années, des modifications majeures dans les techniques et l'économie des transports<sup>1</sup>.

Le continent africain, qui, à l'exception de quelques États<sup>2</sup>, ne s'est pas encore approprié toutes les technologies nouvelles en matière de transport aérien et maritime, demeure un espace de prédilection du transport routier<sup>3</sup>. Tout comme la presque totalité des États dans le monde, la quasi totalité des États africains ont adhéré aux conventions internationales en ce qui concerne les règles organisant les transports maritimes<sup>4</sup> et aériens<sup>5</sup>.

L'utilisation du contrat de transport<sup>6</sup> telle que l'on la connaît aujourd'hui est issue des besoins suscités par le développement des activités industrielles et commerciales. De fait, cette convention «s'inscrit nécessairement dans un processus commercial complexe, dont l'élément généralement dominant est la vente. Il y a un transport de la marchandise, parce qu'il y a, il y a eu ou il y aura une vente...»<sup>7</sup>. Le contrat de transport apparaît en effet comme un instrument permettant de réaliser la remise des marchandises<sup>8</sup> promises dans le contrat de vente antérieurement conclu. Pour la définition de la marchandise, signalons que le législateur OHADA a eu le mérite d'en donner une définition précise lorsqu'il la définit comme: «tout bien mobilier»<sup>9</sup> levant dès lors tout équivoque en ce qui

---

<sup>1</sup> V.E. BOKALLI et Dorothé C. SOSSA, Droit du transport de marchandises par route, coll. DROIT UNIFORME AFRICAIN, JURISCOPE, 2006, P.2.

<sup>2</sup> L'Afrique du Sud et les Etats de l'Afrique du Nord.

<sup>3</sup> V.E. BOKALLI et Dorothé C. SOSSA, Op. Cit. P.2.

<sup>4</sup> Les transports maritimes internationaux de marchandises sont régis par la Convention des Nations Unies signée à Hambourg le 31 mars 1978 plus connue, selon la volonté de ses auteurs, sous l'appellation des Règles de Hambourg et est entrée en vigueur le 1er novembre 1992 dans les pays qui l'ont ratifiée, en remplacement de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance.

<sup>5</sup> En effet, les transports aériens internationaux sont régis par la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, elle est aujourd'hui remplacée par la Convention de Montréal du 28 mai 1999 entrée en vigueur le 4 novembre 2003.

<sup>6</sup> Voir en ce sens, Ph. DELEBECQUE, «Pour une théorie du contrat de transport», in Mélanges offerts à J.-L.AUBERT, éd. Dalloz, 2005, n°10).

<sup>7</sup> J. PUTZEYS, avec la collaboration scientifique de M.-A. ROSSELS, Droit des transports et droit maritime, Travaux de la faculté de droit de l'Université catholique de Louvain, éd. Bruylant, 1993, n°8, p.25; dans le même sens, J.-M. MOUSSERON, J. RAYNARD, R. FABRE, J.-L. PIERRE, Droit du commerce international, Droit international de l'entreprise, 3ième éd. Litec, 2003, p.332, n°622: «La mise en place des instruments principaux du commerce international s'accompagne du recours aux différents outils complémentaires que sont le transport...et l'assurance...Ces mécanismes sont étroitement liés aux opérations précédentes et fortement attachés l'un à l'autre; la vente au loin appelle un transport dont les risques suscitent l'assurance...».

<sup>8</sup> La notion de marchandise ne fait l'objet d'aucune définition, ni dans les grandes conventions internationales relatives à la vente de marchandises ni dans le Traité de Rome où, pourtant, le principe de la libre circulation des marchandises eût pu inciter les rédacteurs du traité à préciser cette notion. La Cour de justice a été amenée à le faire. Dans l'affaire Commission de Bruxelles/Italie, la Cour décide que «par marchandises, au sens de l'article 9 du Traité, il faut entendre les produits appréciables en argent et susceptibles, comme tels, d'être l'objet de transactions commerciales». - Par ailleurs, la notion de marchandises à laquelle la Convention de vente internationale de marchandises (CVIM) se réfère manque de précision. Il n'est pas cependant douteux qu'elle se rapporte à des objets mobiliers y compris les meubles par anticipation.

<sup>9</sup> Article 2-e) de l'Acte Uniforme du 22 mars 2003 relatif aux Contrats de Transport de Marchandises par Route, J.O. OHADA n°13 du 31/07/2003, p.3 et s.

concerne l'interprétation et le contenu de cette définition dans les différents États parties. Ainsi, parties au contrat de base, vendeur et acheteur sont amenés à aborder durant la phase précontractuelle les conditions de déplacement de la marchandise, de préciser lequel d'entre eux contractera avec le transporteur et par conséquent déterminer les parties au contrat de transport. Il en résulte un cumul de qualités juridiques<sup>10</sup>.

L'Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route (ci-après AUCTMR) régit les transports routiers nationaux et internationaux entre les seize pays membres de l'OHADA, abrogeant ainsi les règles de droit interne jusque là applicables dans chacun des États parties<sup>11</sup>. En effet, l'attente devenait très longue après que les États membres de l'OHADA se sont lancés dans la mise en œuvre effective de l'intégration, de l'uniformisation et de l'harmonisation de leur droit des affaires<sup>12</sup> et ce, surtout après l'adoption de l'Acte uniforme relatif au droit commercial général, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1998<sup>13</sup>. Il fallait achever l'entreprise de modernisation des règles régissant aussi bien les ventes commerciales et les contrats de transport de marchandises par route, complément nécessaire à la perfection de l'œuvre de modernisation et d'unification du droit des affaires en Afrique<sup>14</sup>. L'importance de cette avancée résulte de ce que la matière du transport routier des marchandises était jusque-là régie, dans la plupart des pays africains anciennement sous administration coloniale française, par le code civil (articles 1782 et suivants), le code de commerce (articles 103 à 108). Dans les pays héritiers de la tradition juridique belge, le droit applicable trouvait sa source dans le décret du 30 mars 1931 portant modification du décret du 19 janvier 1920<sup>15</sup>. Pour sa part, le Sénégal avait réglementé le droit des transports par les articles 651 à 668 de son code des obligations civiles et commerciales; le Mali avait aussi légiféré sur la matière par l'ordonnance n°53/CMLN du 19 septembre 1973. C'est donc fort heureusement que le législateur de l'OHADA a adopté l'AUCTMR, mettant ainsi fin au paradoxe.

Pour avoir pris en compte la réglementation interne des transports de marchandises par route dans son champ d'application, le législateur OHADA était tenu d'adopter des règles spécifiques et d'une originalité remarquable pour répondre aux attentes en la matière. Au lieu d'un tel exercice, les rédacteurs de l'AUCTMR vont plutôt fortement

---

<sup>10</sup> Voir sur ce point le développement de Rita HERRO, Vente et transport : indépendance ou interdépendance, thèse sous la direction de Ph. DELEBECQUE, Université d'AIX-MARSEILLE, Presse Universitaire d'Aix-Marseille, 2011. p.23.

<sup>11</sup> L'article 10 du Traité relatif à l'harmonisation en Afrique du droit des affaires dispose que «les Actes uniformes sont directement applicables et obligatoires dans les États parties nonobstant toute disposition contraire de droit interne, antérieure ou postérieure». Voir J.O. OHADA, n°4 du 1er novembre 1997, p.1; J. ISSA-SAYEGH, «La portée abrogatoire des Actes uniformes de l'OHADA sur le droit interne des États parties» in Revue Burkinabé de droit, n°39-40 (numéro spécial), 2001, p.51. Voir également dans ce sens M. K. BROU, «Le nouveau droit des contrats de transport de marchandises dans l'espace OHADA», Revue Penant, octobre-décembre 2003, n°845, p. 394 et s.

<sup>12</sup> Voir G. DE LAFOND, Le Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique, Gazette du Palais, 20-21 septembre 1995, doctrine. P.2; P-G POUGOUE, Présentation générale et procédure OHADA, PUA (Yaoundé), 1998.

<sup>13</sup> L'Acte uniforme relatif au droit commercial général a été l'un des premiers actes adoptés en 1997 et qui sont entrés en vigueur le 1er janvier 1998. Aujourd'hui, il est encore l'un des premiers actes à subir une cure de jouvence. Il a été modifié le 15 décembre 2010 et a donné à un nouvel acte uniforme du 15 décembre 2010 portant droit commercial général. J.O. OHADA n°23 du 15/02/2011, p.1 et s.

<sup>14</sup> Il existe une bibliographie abondante sur l'OHADA qu'il n'est pas possible d'énumérer de façon exhaustive ici. Toutefois, nous citerons quelques unes, notamment l'étude d'ensemble du professeur J. ISSA-SAYEGH, «L'intégration juridique des États africains de la zone franc», in Penant 1997, n°823, p.5 et s.; et n°824, p.125 et s.; «L'OHADA, instrument d'intégration juridique des pays africains de la zone franc», in Rev. Jurisp.com. Juin 1999, p.237 et s.; «Introduction au traité et aux actes uniformes de l'OHADA» in Communication aux journées parisiennes de l'Association Henri CAPITANT, novembre 2002.

<sup>15</sup> V.E. BOKALLI et Dorothé C. SOSSA, Droit de transport de marchandises par route, coll. DROIT UNIFORME AFRICAIN, JURISCOPE, 2006. P.7.

s'inspirer des dispositions de la Convention Inter-Etats de Transport Routier de Marchandises Diverses (CIETRAMD)<sup>16</sup> et de celles de la Convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (communément appelée CMR). Il résulte de cette option un intérêt pratique à l'analyse. En effet, les deux conventions (la CMR et la CIETRAMD) ne prennent en compte que les transports internationaux de marchandises par route c'est-à-dire entre plusieurs États tandis que l'AUCTMR prend en compte non seulement ces transports de marchandises par route entre plusieurs États mais également les transports de marchandises par route à l'intérieur de chaque État partie<sup>17</sup>. Une telle tentative de conciliation entre des normes adaptées exclusivement aux transports internationaux de marchandises par route et des normes devant régir les transports de marchandises à l'intérieur d'un même État, n'est pas aisée et l'aventure dans laquelle s'est lancée le législateur OHADA n'est pas sans risque. Ce faisant, on peut se demander si le législateur OHADA a tenu compte de la différence fondamentale qui existe entre les deux types de transport? A-t-il pris en compte la qualité des parties à ces différents contrats de transports? Ne sera-t-il pas obligé d'occulter certaines exigences présentant pourtant un intérêt pratique à la bonne exécution des contrats?

L'hypothèse qui retiendra surtout l'attention dans cette étude est celle dans laquelle l'expéditeur, le transporteur et le destinataire sont distincts. Dans la pratique, il s'agit souvent du vendeur-expéditeur, du transporteur ou des transporteurs et de l'acheteur-destinataire. De même, au-delà des cas d'exclusion du domaine d'application de l'AUCTMR visés par le législateur OHADA<sup>18</sup>, il convient de relever que la vente avec livraison à domicile, la commission de transport et l'opération de manutention doivent être distinguées du transport et partant du domaine d'application de l'AUCTMR.

Plusieurs dispositions de l'AUCTMR retiendront l'attention dans l'étude. En effet, classiquement, le droit commun des contrats fait naître des obligations indépendantes, réciproques et opposées à la charge des parties sauf dans certains cas exceptionnels à savoir le contrat du travail où l'exécution des prestations du travailleur doit se faire sous la subordination juridique de son employeur. Tout en étant un contrat synallagmatique, le contrat de transport<sup>19</sup> de marchandises par route de l'OHADA se démarque des contrats synallagmatiques de droit commun par l'interdépendance spécifique des obligations qu'il consacre à la charge des parties. L'interdépendance des obligations mises à la charge des parties présente la particularité de créer un véritable lien de connexité et de corrélation spécifique entre les obligations des parties au contrat. L'interdépendance est définie comme le lien spécifique qui dans les contrats synallagmatiques, fait dépendre l'exécution par une partie de son obligation envers l'autre, de l'exécution réciproque par celle-ci de son obligation envers la première, de telle sorte que l'inexécution de l'une des obligations rend sans cause l'obligation qui en

<sup>16</sup> La Convention Inter-États de Transport Routier de Marchandises Diverses est signé à Libreville au Gabon, le 5 juillet 1996 entre les États membres de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale et est entrée en vigueur le même jour.

<sup>17</sup> Article 1-1. «Le présent Acte uniforme s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route lorsque le lieu de prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés soit sur le territoire d'un État membre de l'OHADA, soit sur le territoire de deux États différents dont l'un au moins est membre de l'OHADA. L'Acte uniforme s'applique quels que soient le domicile et la nationalité des parties au contrat de transport».

<sup>18</sup> Article 1-2: «L'Acte uniforme ne s'applique pas aux transports de marchandises dangereuses, aux transports funéraires, aux transports de déménagement ou aux transports effectués en vertu de conventions postales internationales».

<sup>19</sup> Contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant rémunération, à déplacer une chose ou une personne d'un lieu à un autre. Voir Code civil français, article 1782 et suivants, Code de commerce français, article L. 133 -1 et suivants ; loi française du 18 juin 1968, titres II et III ; Convention de Bruxelles, du 25 août 1924, Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, Convention de Genève (CMR), du 19 mai 1956 et les Conventions de Berne (CIM et CIV) du 25 février 1961.

est la contrepartie, ce qui fonde le débiteur de cette dernière, soit à obtenir la nullité ou la résolution du contrat, soit, s'il n'a pas encore exécuté sa propre obligation à opposer l'exception d'inexécution<sup>20</sup>.

Il convient de noter qu'il existe un lien de connexité entre deux obligations dès lors que les parties ou la loi l'ont voulu (connexité volontairement créée), ou bien dès lors que les deux obligations sont réciproques et se rattachent à un même rapport juridique contractuel, quasi contractuel ou légal (connexité d'origine). C'est de là que la connexité des obligations qui caractérise le contrat de transport de l'Acte Uniforme relatif au Contrat de Transport des Marchandises par la Route de l'OHADA<sup>21</sup> tire sa source et résulte de l'interdépendance plus affirmée des obligations des parties. Cette connexité se définit comme un lien d'interdépendance, un lien de garantie entre deux obligations auquel est attaché un effet suspensif opposable aux tiers<sup>22</sup>. La connexité constitue toujours un lien de garantie entre obligations réciproques.

Alors qu'elle trouve son origine habituellement dans l'existence d'un même rapport juridique, dans le cas de l'Acte Uniforme relatif au Contrat de Transports de Marchandises par Route, cette connexité a été délibérément créée par le législateur OHADA. C'est ce qui ressort de l'analyse des dispositions de l'AUCTMR, notamment celles de l'article 28-1 qui déclarent nulle et de nul effet, toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de l'AUCTMR.

C'est donc une spécificité ou une exception de voir le législateur mettre à la charge des parties des obligations interdépendantes très affirmées, c'est-à-dire présentant des liens de connexité très marqués. Il en résulte une véritable exigence de collaboration et de solidarité entre les parties au contrat de transport de marchandises par la route dans l'espace OHADA, ce qui mérite une attention particulière. Il est à noter que l'AUCTMR, comme les législations nationales plus récentes, contient des définitions et des règles de formation du contrat de transport de marchandises par route et il énonce expressément les obligations des parties au contrat, notamment celles de déclarer, d'emballer, d'émettre des documents, de déplacer, d'aviser, de livrer et de payer<sup>23</sup>. Autant d'obligations auxquelles le législateur OHADA attache de lourdes conséquences en cas de violation par les parties. Il est nécessaire de les analyser par regroupement basé sur leur lien de connexité réciproque mais également de relever leurs implications pour les parties. La présente étude est axée spécifiquement sur l'examen en profondeur des différents liens de connexité entre toutes les obligations résultant du contrat de transport, qu'elles soient principales ou jugées accessoires. Cette étude permettra d'apporter des réponses à certaines interrogations sur l'intérêt du choix du législateur communautaire.

---

<sup>20</sup> Voir CORNU (G), Vocabulaire juridique, Association Henri Capitant, édition PUF, Paris, dernière mise à jour, 2011, p.559.

<sup>21</sup> L'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires a été instituée par un Traité signé à Port-Louis (Ile Maurice) le 17 octobre 1993 et entrée en vigueur le 18 septembre 1995. Voir G. DE LAFOND, Le Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique, Gazette du Palais, 20-21 septembre 1995, doct. P.2; P-G POUGOUE, Présentation générale et procédure OHADA, PUA (Yaoundé), 1998. Notons toutefois que ce Traité a été révisé le 17 octobre 2008 à Québec. C'est le Traité révisé qui est entré en vigueur conformément aux dispositions de l'article 52 du Traité révisé.

<sup>22</sup> ARZALIER (Serge), La connexité en droit civil, Thèse de Doctorat, Université de Paris IX-Dauphine, sous la direction d'Alain GHOZI, 5 décembre 2001, Edition Harmattan, 2002, préface de Christophe CAFFARD, Avocat au Barreau de Paris.

<sup>23</sup> N. LACASSE et J. PUTZEYS, Op. Cit., p.722.

Que recherche en réalité le législateur OHADA? La sauvegarde et la survie du contrat? A-t-il voulu mettre en place un véritable mécanisme de collaboration entre les parties, ce que le professeur André AKAM AKAM a qualifié de «réseau d'information»<sup>24</sup> entre les parties? Pourquoi a-t-il prévu des sanctions particulières qui tantôt se démarquent du droit commun et tantôt relèvent du droit commun selon les cas ?

La présente étude est un exercice d'analyse approfondie de ce lien de connexité et d'interdépendance institué par le législateur OHADA. Il s'agira de montrer en quoi ce lien est basé sur la qualité et la fiabilité des échanges d'information, d'exécution avec bonne foi, de transparence et de collaboration devant conduire à l'exécution parfaite du contrat de transport de marchandises par route dans l'espace OHADA.

Pour tenir compte du chevauchement des obligations qui impacte positivement ou négativement le régime des responsabilités en la matière, il convient de se pencher tout d'abord sur l'analyse du lien de connexité entre les obligations des parties au contrat de transport de marchandises par route dans l'Acte uniforme de l'OHADA (première partie), avant de mettre en relief les conséquences qui découlent de cette interdépendance des obligations au regard des conditions de mise en œuvre de la responsabilité contractuelle pour les parties au contrat (deuxième partie).

### **I – Une interdépendance plus accentuée grâce à la connexité entre les obligations des parties**

### **II – Une interdépendance lourde de conséquences pour les parties**

---

<sup>24</sup> A. AKAM AKAM, «L'information dans le contrat de transport de marchandises par route: le droit commun des contrats à l'épreuve du droit OHADA», in Revue de la Recherche Juridique, n°3, 2006, 1647-1684.

## **I - Une interdépendance plus accentuée grâce à la connexité entre les obligations des parties**

Le législateur OHADA donne une définition assez large du contrat de transport de marchandises par la route<sup>25</sup>. Il vise une personne physique ou morale, appelée le transporteur sans faire allusion à sa qualité de professionnel ou de non professionnel contrairement aux Conventions internationales et aussi au droit positif français<sup>26</sup> qui ont mis l'accent sur cette qualité du transporteur. En effet, en droit français, le contrat de transport s'analyse en une convention par laquelle un professionnel, désigné sous le vocable de «voiturier», s'engage à déplacer une certaine quantité de marchandises appartenant à autrui (quantité dite envoi) moyennant un prix déterminé et dans un délai fixé par la convention des parties ou par le contrat type applicable à l'opération<sup>27</sup>.

Tout d'abord, l'AUCTMR peut s'appliquer au contrat de transport de marchandises conclu par un particulier avec un transporteur occasionnel<sup>28</sup>, alors que dans une telle hypothèse, aucune des deux parties n'a ni la qualité de commerçant ni celle de professionnel. Elles pourront cependant bénéficier des règles particulières réservées aussi bien à la corporation des commerçants que des transporteurs.

De même, un transporteur exerçant exclusivement dans les transports de personnes peut bel et bien se voir appliquer les dispositions de l'AUCTMR lorsqu'il prend en charge à la fois des marchandises et des personnes pour cette même opération alors que le législateur OHADA entendait exclure du champ d'application de l'AUCTMR, les contrats de transport des personnes pour ne viser que celui des marchandises.

Littéralement, l'AUCTMR s'applique à tout contrat conclu pour le déplacement d'un lieu quelconque vers un autre d'un objet mobilier pourvu que le déplacement se soit fait

moyennant une rémunération et à l'aide d'un véhicule et que le transporteur ne soit confondu avec le propriétaire du véhicule et des marchandises<sup>29</sup>.

Les principales obligations des parties au contrat de transport de marchandises par la route étant notamment celles de déclarer, d'emballer, d'émettre des documents, de déplacer, d'aviser, de livrer et de payer, il s'agira de les classer dans les différentes phases de l'opération de transport des marchandises depuis la formation du contrat de transport jusqu'à la fin de son exécution. L'intérêt d'un tel exercice réside dans la détermination de la connexité et la corrélation qui existent entre toutes ces obligations. Un tel exercice permettra de mettre en lumière la finalité et le but recherchés par le législateur communautaire et qui justifie le fait de l'influence de cette interconnexion

---

<sup>25</sup> Article 2- b) «contrat de transport de marchandises: tout contrat par lequel une personne physique ou morale, le transporteur, s'engage principalement et moyennant rémunération, à déplacer par route, d'un lieu à un autre et par le moyen d'un véhicule, la marchandise qui lui est remise par une autre personne appelée l'expéditeur».

<sup>26</sup> Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010, J.O. Français du 3 novembre 2010.

<sup>27</sup> Définition reprise, pour l'essentiel, par CA Aix-en-Provence, 15 janvier 1988, n°86.3415, Jet Sud c/CRCAM des Alpes Maritimes, BT 1988, p.276.

<sup>28</sup> Cette situation est davantage renforcée par l'introduction d'un acteur nouveau «l'entrepreneur» que le législateur OHADA a intégré dans l'Acte uniforme portant sur le droit commercial général en son article 1er. L'entrepreneur bénéficie presque des mêmes droits que le commerçant sans être tenu des obligations que ce dernier. Du fait que l'entrepreneur peut exercer dans n'importe quel domaine d'activité tout comme le commerçant n'est pas de nature à faciliter les choses en ce qui concerne le domaine des transports.

<sup>29</sup> Article 2-k) et l).

fonctionnelle sur les conditions de mise en œuvre de la responsabilité des parties en cas de leur violation.

Il convient donc d'examiner successivement la connexité entre les obligations de l'expéditeur et celles du transporteur (A) avant de cerner la connexité qui est établie entre les obligations du destinataire et celles du transporteur (B).

## **A – la connexité entre les obligations de l'expéditeur et celles du transporteur**

Le contrat de transport est un contrat à trois personnes. Sur chacune des parties, pèse à un stade ou à un autre de l'opération de transport, une obligation de donner certaines informations à l'un ou à l'autre de ses cocontractants. Ces informations concernent soit les opérations de transport proprement dites, soit les opérations connexes<sup>30</sup>. Au titre des informations relatives aux opérations de transport proprement dites, il y a les informations relatives à la prise en charge des marchandises, celles relatives au déplacement des marchandises et enfin celles relatives à la livraison des marchandises.

C'est pourquoi, on peut raisonnablement en déduire que les obligations d'information sont transversales et s'imposent à toutes les étapes de l'exécution du contrat de transport de marchandises par la route, en même temps qu'elles revêtent la même valeur et importance pour le législateur OHADA. C'est ce qui justifie les sanctions sévères prévues pour réprimer toute violation de ces obligations par les parties au contrat de transport qui sont à la fois débitrices ou créancières de l'exécution de ces obligations.

### **1-Une connexité gage de la maîtrise de l'objet du contrat**

Le contrat de transport de marchandises est consensuel, ce qui signifie qu'il est juridiquement formé dès l'échange des consentements<sup>31</sup>. L'AUCTMR a le mérite de consacrer un principe qui est universellement reconnu aujourd'hui en la matière<sup>32</sup>. Le contrat est formé et existe dès l'instant où les parties tombent d'accord sur la nature de la prestation à fournir et sur ses modalités<sup>33</sup> même au cours d'un simple entretien téléphonique.

Il importe cependant de bien distinguer entre la formation-conclusion et le commencement d'exécution effective du contrat de transport<sup>34</sup>.

Ainsi, le contrat est-il formé avant le chargement de la marchandise sur le véhicule<sup>35</sup> ; et si le transporteur ne se présente pas chez l'expéditeur au jour et à l'heure convenus pour enlever la marchandise, il commet une faute qui se situe dans le cadre du contrat de transport.

Ce principe du consensualisme s'oppose au principe du formalisme dans lequel le respect de certaines règles de forme est exigé en vue de la validité de l'acte<sup>36</sup>. Si un

<sup>30</sup> A. AKAM AKAM, Op. Cit., p.1652.

<sup>31</sup> Article 3 de l'AUCTMR: «Le contrat de transport de marchandise existe dès que le donneur d'ordre et le transporteur sont d'accord pour le déplacement d'une marchandise moyennant un prix convenu».

<sup>32</sup> Voir dans ce sens, CA Paris, 25eme chambre, 3 février 1989, n°17060/86, *SCETA c/ Japan time et SNCF*; sur renvoi de cassation, CA Grenoble, 23 janvier 1990, n°87/2254, *Ricard c/ Affrètement Transport Douanes et a.*, BT1990, p.607, en extrait; CA Douai, 2eme Chambre, 3 mars 2009, n°08/05001, *AP Négoce c/ Lacroix Nord, Lamyline*.

<sup>33</sup> CA Poitiers, 2eme Chambre civ., 17 juin 2008, n°07/00035, *Albatrans c/Bio Inox*, BTL 2009, p.94.

<sup>34</sup> Ibidem.

<sup>35</sup> Ibidem.; CA Aix-en-Provence, 25 février 1981, BT 1981, p.421.

<sup>36</sup> Cass. Civ. 1Ere Chambre, 22 avril 1992, Bull. civ., I, n°126.

écrit est exigé, ce n'est que pour les besoins probatoires du contrat dont la conclusion est parfaite dès l'accord des volontés des parties: l'écrit est donc exigé ad probationem plutôt que ad validitatem<sup>37</sup>.

L'analyse des dispositions de l'AUCTMR révèle un ensemble d'obligations connexes et présentant une corrélation certaine notamment d'une part, celles de déclarer, d'informer et d'autre part, celles de vérifier les renseignements et de s'informer. Il en résulte un lien de connexité dont la finalité est la maîtrise de l'objet du contrat de transport. A ce stade, il est nécessaire de rappeler que les exigences relatives à l'information et/ou à la déclaration revêtent une importance capitale du fait que les parties ne peuvent raisonnablement s'engager que sur la base de leur connaissance des marchandises à déplacer et des conditions et modalités de ce déplacement ainsi que sur le prix à payer. L'AUCTMR institue à cet effet une sorte de «réseau d'information» entre les parties au contrat de transport dont la finalité est moins de rechercher une quelconque égalité d'accès à l'information que de favoriser la réalisation optimale du transport envisagé<sup>38</sup>. Chaque contractant est à la fois débiteur d'une obligation d'information et créancier d'un droit à l'information envers l'un ou l'autre de ses cocontractants.

Ainsi, toutes les difficultés résultant d'un défaut d'information dans cette hypothèse ne peuvent s'analyser que comme une réticence fautive ou une violation des obligations «d'informer et de s'informer» et doit être sanctionnée sévèrement.

A la lumière de ces analyses, on peut déduire que les obligations d'informer et de s'informer mises à la charge de chacune des parties au contrat de transport de marchandises par la route conditionnent dans une large mesure la conclusion du contrat. C'est donc logiquement que l'AUCTMR sanctionne sévèrement le défaut ou la mauvaise exécution de ces obligations.

Il en est de même des obligations mises à la charge des parties au cours de l'exécution du contrat de transport de marchandises par la route.

L'expéditeur assume diverses autres obligations<sup>39</sup>, notamment le paiement du prix du transport et outre les obligations de déclaration et d'informations<sup>40</sup>, des obligations d'emballage des marchandises, de mise à disposition des marchandises. Ainsi, l'expéditeur doit fournir au transporteur toutes les informations et instructions nécessaires au transport et se rapportant, notamment, à la quantité et à la qualité de la marchandise. Dans le cas contraire (vice de la marchandise, omission, insuffisance ou inexactitude des déclarations ou instructions), l'expéditeur sera tenu de réparer tout préjudice que subirait le transporteur<sup>41</sup>. Il en est de même des documents de douane et autres documents et informations nécessaires dans le cas d'un transport international en vue de l'accomplissement des formalités de douane<sup>42</sup>. Corrélativement, lors de la prise en

---

<sup>37</sup> V.E. BOKALLI et Dorothé C. SOSSA, Op. Cit. P.44.

<sup>38</sup> A. AKAM AKAM, Op. Cit., p.1652

<sup>39</sup> Voir L. BRUNAT, «Obligations et responsabilité de l'expéditeur», BT. 1974, p.472.

<sup>40</sup> Article 8 alinéa 1er de l'Acte uniforme: «l'expéditeur fournit au transporteur les informations et les instructions prévues à l'article 4 alinéa 1 de c) à h) ci-dessus et, le cas échéant celles prévues à l'alinéa 2 du même article».

<sup>41</sup> Article 8-2 de l'AUCTMR.

<sup>42</sup> Article 6-1 de l'AUCTMR.

charge de la marchandise, le transporteur est tenu de procéder à une double vérification: celle de l'exactitude des mentions portées sur la lettre de voiture quant au nombre de colis, à leurs marques et à leurs numéros, ainsi que, celle de l'état apparent des marchandises et de leur emballage. Tout comme la CMR, cette vérification ne confère pas une simple faculté au transporteur, mais une véritable obligation<sup>43</sup>. Si le transporteur n'a pas les moyens raisonnables de procéder à cette double vérification, ou s'il constate des défauts sur la marchandise, il doit l'inscrire sur la lettre de voiture par des réserves motivées, c'est-à-dire qu'elles doivent indiquer avec précision les raisons pour lesquelles il était impossible de vérifier la marchandise, ou la nature des défauts constatés (sacs déchirés, marchandise mouillée, etc.)<sup>44</sup>.

La prise en charge de la marchandise apparaît donc, comme l'acte à la fois matériel et juridique par lequel le transporteur prend possession effective de la marchandise et l'accepte au transport. Dès ce moment, le transporteur devient garant de la marchandise et la présomption de responsabilité commence à peser sur lui<sup>45</sup>.

L'article 7-1 de l'Acte uniforme pose clairement l'obligation de l'expéditeur d'emballer la marchandise d'une manière appropriée au transport, à moins qu'une stipulation contractuelle ou un usage ne prévoient une règle différente<sup>46</sup>. Quant aux alinéas 2 et 3 du même article 7, ils aménagent les droits et obligations du transporteur lorsque l'emballage présente un défaut apparent lors de la prise en charge ou s'il y a bris de l'emballage en cours de transport.

L'Acte uniforme détermine ainsi les obligations précises à la charge des parties en ce qui concerne l'emballage et sa vérification. Il met ainsi à la charge de l'expéditeur l'obligation d'assurer un emballage adéquat en même temps que réciproquement et corrélativement, il exige du transporteur qu'il vérifie l'état de l'emballage des marchandises. Le défaut ou la mauvaise exécution de ces obligations respectives par les parties les exposent à des sanctions sévères<sup>47</sup>.

Quand bien même, l'expéditeur sera tenu non seulement d'emballer les marchandises, mais également de s'occuper de la manutention et du chargement, le transporteur n'est pas pour autant libéré de son côté de l'obligation de vérification mise à sa charge. En effet, il est tenu dans ces cas, de s'assurer de l'arrimage des marchandises et de vérifier l'état du chargement afin d'attirer l'attention de l'expéditeur ou de son mandataire sur l'état des emballages et/ou du chargement. De plus, L'article 10 de l'AUCTMR met à la charge du transporteur une obligation de vérification. A défaut de faire de telles vérifications en vue des réserves éventuelles, le transporteur est présumé avoir reçu la marchandise et son emballage en bon état apparent et il y a présomption que les mentions figurant sur la lettre de voiture sont exactes. Pour que les réserves du transporteur engagent l'expéditeur, elles doivent être acceptées par ce dernier. Outre,

---

<sup>43</sup> B. MARTOR; N. PILKINGTON; D. SELLERS et S. THOUVENOT, «Contrats de transport de marchandises par route», in *Le droit uniforme africain des affaires issu de l'OHADA*, édition, LITEC, 2009, p.314.

<sup>44</sup> Article 10-2 de l'ACTMR.

<sup>45</sup> V.E. BOKALLI et Dorothé C. SOSSA, Op. Cit. p.68 et s.

<sup>46</sup> N. LACASSE et J. PUTZEYS, Op. Cit.,

<sup>47</sup> Voir dans ce sens le développement de M. Koffi NUBUKPO, «Le régime de l'emballage selon l'Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route», *Revue d'assurance, de Banque et Bourse, de Transport et de Développement de l'espace CIMA-OHADA*, Vol 1, n°5, 2005.

le fait que ces présomptions et la valeur légale des réserves sont classiques en droit des transports<sup>48</sup>. L'on peut ainsi relever de cette exigence de l'Acte uniforme, une obligation de contre-expertise à la charge de l'expéditeur pour confirmer ou infirmer les réserves éventuelles du transporteur après la vérification faite par ce dernier des déclarations, informations et mentions de la lettre de voiture qui lui ont été soumises<sup>49</sup>. Il en résulte une connexité évidente entre ces diverses obligations mises à la charge aussi bien de l'expéditeur que du transporteur. Pour le transporteur cette obligation vise à le protéger en cas de dommages et pour l'expéditeur à le protéger contre les mêmes dommages.

L'AUCTMR ne règle pas expressément la question de la responsabilité du chargement et des opérations annexes, tels que l'arrimage ou le bâchage de la marchandise<sup>50</sup>. D'une manière générale, le chargement incombe au transporteur. En effet, dès lors qu'il a accepté la marchandise au transport, le transporteur doit en prendre possession et la charger dans le véhicule approprié à sa nature et à ses caractéristiques. Il doit naturellement procéder à l'arrimage de la marchandise une fois chargée. Cependant, lorsque la responsabilité du chargement incombe à l'expéditeur, le transporteur doit alors lui donner toutes les indications nécessaires au respect du Code de la route en ce qui concerne la sécurité de la circulation. Autrement dit, en tant que professionnel ou censé l'être, le transporteur est tenu d'un véritable devoir de conseil à l'égard de l'expéditeur qui effectue le chargement. En tout état de cause, il devra contrôler l'exécution de cette opération. Si le chargement est défectueux, il doit faire des réserves et inviter l'expéditeur à y remédier<sup>51</sup>. Là apparaît encore une dernière connexité des obligations des deux parties au contrat avant la phase de du déplacement proprement dit des marchandises.

## **2- Une connexité gage de l'effectivité du transport**

L'Acte uniforme définit la période de transport de la marchandise comme celle qui *«s'étend de la prise en charge de la marchandise par le transporteur en vue de son déplacement, jusqu'à la livraison de ladite marchandise»*<sup>52</sup>. De cette définition, on peut dégager trois étapes pour analyser l'étendue des droits, obligations et responsabilités des parties au contrat: la prise en charge de la marchandise, son transport ou déplacement et sa livraison. Toutefois, il est indispensable de relever le caractère transversal de l'obligation «d'informer et de s'informer» mise à la charge des parties aussi bien au stade de la formation qu'à celui de l'exécution du contrat de transport.

Au-delà de ces obligations d'information, il y a lieu d'examiner le lien de connexité que l'Acte uniforme consacre en ce qui concerne les obligations des parties tout au long de la phase de déplacement des marchandises objet du contrat de transport.

---

<sup>48</sup> Elles constituent un des fondements du régime de preuve dans les actions en responsabilités contre un transporteur.

<sup>49</sup> Article 10 alinéas 3 de l'AUCTMR.

<sup>50</sup> NOSSOVITCH, Chargement, déchargement et arrimage dans les transports routiers, BT, 1982.102.

<sup>51</sup> BRUNAT, « La prise en charge sans réserve d'un chargement défectueux », BT 1979.477.

<sup>52</sup> Article 9 de l'AUCTMR.

Avant de pouvoir livrer les marchandises, le transporteur est tenu d'exécuter d'autres obligations très importantes. Il doit en effet, prendre en charge la marchandise, la déplacer afin de la livrer à destination dans l'état où il l'a reçue ou plus précisément dans l'état où elle est décrite dans la lettre de voiture et, de préférence, dans les délais.

L'AUCTMR met à la charge du transporteur, une obligation spéciale de s'informer durant la «période du transport»<sup>53</sup> surtout lorsqu'il y a empêchement à la livraison<sup>54</sup>. Cette obligation de s'informer qui pèse sur le transporteur doit être distinguée du devoir de s'informer ou de se renseigner traditionnellement étudié par la doctrine<sup>55</sup>. En effet, celui-ci suppose que les deux parties ont un égal accès à l'information, de sorte qu'aucune n'est tenue d'informer l'autre<sup>56</sup>. Chaque partie a le devoir de rechercher l'information qui l'intéresse et ne peut reprocher à l'autre de ne pas lui avoir transmis cette information. Comme le relève un auteur<sup>57</sup>, «*le devoir de se renseigner est un principe dont l'obligation d'informer ne représente qu'une exception*». Dans certains cas, l'obligation de s'informer peut consister pour une partie à se renseigner pour pouvoir informer l'autre. Il s'agit alors d'une hypothèse où un contractant supporte effectivement une obligation de fournir des informations à son partenaire mais ne peut valablement l'exécuter qu'en s'informant elle-même au préalable<sup>58</sup>. L'obligation de s'informer du transporteur ne correspond à aucune de ces deux hypothèses. Il ne s'agit pas de rechercher des informations pour son propre compte ou pour pouvoir renseigner son cocontractant. L'AUCTMR lui fait obligation de demander des instructions auprès de l'expéditeur ou du destinataire dans l'intérêt de la marchandise<sup>59</sup>.

Au-delà de ces obligations légales d'information ou d'instruction, l'expéditeur est tenu, en vertu de l'exigence générale de bonne *foi contractuelle*<sup>60</sup>, de donner au transporteur

<sup>53</sup> La période de transport est fixée par l'AUCTMR en son article 9: «*le transport de marchandise couvre la période qui s'étend de la prise en charge de la marchandise par le transporteur en vue de son déplacement, jusqu'à la livraison de ladite marchandise*».

<sup>54</sup> Voir A. AKAM AKAM, Op. Cit., p.1663: «Il y a empêchement à la livraison lorsque pour un motif quelconque et sans qu'il y ait faute de sa part, le transporteur ne peut effectuer la livraison de la marchandise (article 12 (b) AUCTMR).

<sup>55</sup> Voir P. JOURDAIN, *Le devoir de «se renseigner»* (contribution à l'étude de l'obligation de renseignements), D. 1983, chron., p.139; Ph. LE TOURNEAU, *De l'allègement de l'obligation de renseignements ou de conseil*, D. 1987, chron., p.101; M. FABRE-MAGNAN, *De l'obligation d'information dans les contrats. Essais d'une théorie*, LGDJ, 1992, n°257 et s. et en droit comparé, V. KARIM, *La règle de la bonne foi prévue dans l'article 1375 du Code civil du Québec: sa portée et les sanctions qui en découlent*, les Cahiers de Droit, vol.41, n°3, septembre 2000, p.435 (notamment pp.450-452).

<sup>56</sup> Comme l'écrivit V. KARIM, *ibid.*, p.452, «*Toute personne a le devoir de ne pas se fermer les yeux et de ne pas négliger de revoir les éléments qui invitent généralement à se renseigner et aussi de prendre les précautions nécessaires afin de protéger ses droits et ceux des tiers*».

<sup>57</sup> P. JOURDAIN, Op. Cit. Dans le même sens, voir V. KARIM, *ibid.* qui relève que «*dans la mesure où le contractant a la possibilité de connaître l'information ou d'y avoir accès, son obligation de se renseigner peut faire échec au devoir de renseignement de l'autre partie*».

<sup>58</sup> Voir M. FABRE-MAGNAN, Op. Cit., n°247 et s. qui considère qu'une telle obligation ne peut exister que dans deux cas: lorsque l'information porte sur une qualité substantielle de l'objet du contrat ou lorsque le débiteur est un professionnel».

<sup>59</sup> A. AKAM AKAM, Op. Cit., p.1661.

<sup>60</sup> La Cour de Cassation affirme l'importance de ce principe «*La bonne foi largement entendue (loyauté, solidarité, proportionnalité et souci de l'équilibre contractuel) s'imposant dans toutes les phases de la vie du contrat : négociation, information, conclusion, exécution, interprétation, modification, renégociation, inexécution, rupture et ses conséquences*» (Rapport de la Cour de Cassation sur l'avant projet de réforme du droit des obligations dit projet Catala). La bonne foi, qui se relie au concept de confiance, et en particulier de confiance légitime, est un principe général du droit communautaire (cf TPICE, 17 janvier 2007, aff.T-231/04 Grèce c/ Commission.) La Convention des Nations unies de 1980 sur les contrats de vente internationale de marchandises (Convention de Vienne) consacre la bonne foi. L'article 1-7 des *principes Unidroit* et l'article 1 : 201 des *Principes du droit européen des contrats* disposent que «*les parties sont tenues de se conformer aux exigences de la bonne foi dans le commerce international. Elles ne peuvent limiter cette obligation ni en limiter la portée*» (*Unidroit*) et que «*Chaque partie est tenue d'agir conformément aux exigences de la bonne foi. Les parties ne peuvent exclure ce devoir ni le limiter*» (Principes). Les commentaires Unidroit sous l'article 1.7 soulignent «*La «bonne foi» comme idée fondamentale à la base des Principes*» Principes de droit européen des contrats : bonne foi. La bonne foi ne peut être invoquée en dehors de la relation contractuelle. Il en est ainsi en matière post-contractuelle Cass. civ. 3ème 14 décembre 2005. C'est la bonne foi qui est présumée et [...] la fraude doit être établie par celui qui l'allègue Cass.soc. 13 octobre 2004

toutes les informations ou de lui signaler les particularités non apparentes de la marchandise susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution ou la sécurité du transport.

Le législateur OHADA a également consacré un droit de disposition de la marchandise au profit de l'expéditeur durant toute la période du transport<sup>61</sup>. Ainsi, peut-il demander au transporteur d'arrêter le transport, de modifier le lieu de livraison, ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui stipulé dans la lettre de voiture. L'analyse révèle qu'un tel droit de disposition durant la période du transport consacre un véritable lien de subordination juridique entre le transporteur et l'expéditeur qui peut même déléguer ce droit de disposition au destinataire s'il le mentionne expressément dans la lettre de voiture<sup>62</sup>. Le transporteur serait-il considéré comme un mandataire ou un salarié de l'expéditeur? Le législateur OHADA ne s'est peut-être pas préoccupé des conséquences juridiques d'une telle orientation ou interprétation, dès lors que son seul souci est de mettre en place un mécanisme de collaboration et de communication entre les parties dans le seul intérêt de la sauvegarde du contrat et de sa bonne exécution.

Lorsque toutes ces obligations auront été exécutées et qu'il y a bris d'emballage en cours du transport, l'Acte uniforme met encore à la charge des parties des obligations connexes et réciproques. Le transporteur, outre le fait qu'il doit prendre les mesures urgentes nécessitées par les circonstances, il doit aviser l'expéditeur et solliciter auprès de celui-ci des instructions à cet effet. L'expéditeur est à son tour tenu de donner une suite à la demande du transporteur. Sous peine de subir des sanctions sévères. C'est pourquoi, le transporteur ne saurait donc rester indifférent aux opérations d'emballage et doit agir en professionnel qu'il est ou censé être, soit en prévenant et conseillant l'expéditeur, soit en prenant les mesures nécessaires le cas échéant<sup>63</sup>.

Les deux parties se retrouvent également liées dans la gestion du bris d'emballage même si chacune d'elles avait bien exécuté son obligation. En effet, lorsqu'au moment de la prise en charge, un défaut d'emballage apparent ou connu du transporteur, présente un risque évident pour la sécurité ou l'intégrité des personnes ou des marchandises, le transporteur doit en aviser la personne responsable de l'emballage et l'inviter à y remédier<sup>64</sup>. C'est la preuve du lien de connexité qu'impose l'AUCTMR aux parties et qui illustre une fois encore son originalité.

L'article 12 de l'AUCTMR prévoit les droits et obligations du transporteur, de l'expéditeur et du destinataire dans différents cas où le transport ne peut être exécuté suivant les conditions prévues à la lettre de voiture. Mais l'Acte uniforme met à la charge du

---

<sup>61</sup> Article 11 de l'AUCTMR.

<sup>62</sup> Article 11-2 de l'Acte uniforme précité.

<sup>63</sup> AKAM AKAM (André), *Contrat de transport*, Encyclopédie du droit OHADA, Lamy, 2011, p.554.

<sup>64</sup> Article 7 alinéas 2de l'AUCTMR.

transporteur une obligation de demander des instructions et corrélativement met à la charge de ses cocontractants suivant les cas, une obligation de lui donner lesdites instructions. En effet, s'il y a un empêchement au transport avant l'arrivée à destination, le transporteur doit en principe aviser et demander des instructions à «l'ayant droit des marchandises» alors que si le problème survient à la livraison, c'est-à-dire après l'arrivée à destination, c'est de l'expéditeur qu'il faut obtenir les instructions<sup>65</sup>. Si le transporteur doit solliciter ces instructions<sup>66</sup> sans délai, il est également fait obligation à ses cocontractants de donner une suite à sa demande et lui fournir les dites instructions dans un délai de quinze (15) jours suivant l'avis<sup>67</sup>. L'AUCTMR utilise à la fois les mots et expressions: d' «expéditeur», d' «ayant droit à la marchandise» et du «destinataire» pour désigner celui à qui le transporteur doit s'adresser. Une clarification de ce que recouvre chacun de ces mots et expression aurait facilité la compréhension et l'interprétation du droit harmonisé<sup>68</sup>.

L'analyse de la connexité entre les obligations du destinataire au regard de celles du transporteur à la livraison permettra d'apporter des clarifications aussi bien sur la compréhension et l'interprétation du droit communautaire que sur la portée de cette connexité.

## **B- La connexité entre les obligations du destinataire et celles du transporteur**

Le contrat de transport ou plus exactement, peut-être la prestation du transporteur dans le cadre de ce contrat, prend fin avec la livraison des marchandises. Mais en quoi consiste cette opération et à quel moment précis se réalise-t-elle? Une chose est certaine, de même qu'il ne faut pas confondre conclusion du contrat de transport et prise en charge de la marchandise, il importe de distinguer entre achèvement du déplacement et terminaison du contrat. Ainsi, l'arrivée des marchandises au lieu de destination ne marque-t-elle pas à elle seule la fin du contrat de transport<sup>69</sup> et pas davantage l'envoi d'un avis d'arrivée<sup>70</sup>. Il y aura donc toujours un décalage plus ou moins grand entre le moment de l'arrivée à destination et celui de la livraison<sup>71</sup>. Quant à savoir à quel moment précis s'opère la livraison, deux conceptions se sont longtemps affrontées : d'un côté, la thèse de la «livraison matérielle» et de l'autre, la thèse de la «livraison juridique». Selon une première école, la livraison consisterait dans la prise de possession physique de la marchandise par le destinataire. Elle ne se réaliserait donc qu'au moment du retrait effectif et total de la marchandise des mains, du véhicule ou des magasins du voiturier. Au regard de cette thèse, aucun des actes juridiques (reconnaissance de l'envoi, décharge au transporteur, paiement du port, etc.) que le

<sup>65</sup> Article 12 alinéa 1 de l'AUCTMR.

<sup>66</sup> Selon le dictionnaire Littré, l'instruction est un ordre, un avis ou une explication qu'une personne donne à une autre pour la conduite de quelque affaire ou entreprise. L'instruction est donc une information beaucoup plus renforcée en ce qu'elle a un caractère directif pour celui qui la reçoit et qui doit s'y conformer. Autrement, la différence entre l'instruction et l'information au sens étroit du terme est une différence de degré et non de nature. L'instruction est avant tout une information prescrivant un comportement ou une conduite. Sur les différents degrés de l'information en général, voir M. FABRE-MAGNAN, Op. Cit., n°464 et s.

<sup>67</sup> Article 12 alinéa 6 de l'AUCTMR: «...dans les autres cas, il peut faire procéder à la vente s'il n'a pas reçu d'instructions dans les quinze jours suivant l'avis...».

<sup>68</sup> La Cour Commune de Justice et d'Arbitrage se chargera d'une telle interprétation uniforme pour éviter toute confusion et divergence d'interprétation au niveau des acteurs dans les États membres.

<sup>69</sup> Cass. Com. 23 mai 1977, n°75-15.025, BT. 1978, p.52; CA Paris, 31 janvier 1984, n°J/09644, *Transcap c/ Groupe Kleber*, BT. 1984, p.543; CA Paris, 25ème chambre, 23 octobre 1984, n°K/10208, Schmit et Elsa, rappelant fermement que le déchargement fait partie intégrante du contrat de transport; CA Lyon, 3ème chambre civile A, 15 décembre 2009, n°09/00098, *Biomérieux c/ Transports Ollier*, BTL. 2010, p.372.

<sup>70</sup> Gerechtsbof's Gravenbage, 10 mai 1978, *Dir. eur. Transport*, 1978, p.607.

<sup>71</sup> Situation certes atypique mais illustrant les propos dans CA Paris, 5ème chambre, 11 avril 2002, n°2000/12330, *Ess food c/TFE et Edard*, BTL. 2002, p.418.

destinataire peut accomplir ne réalise la livraison. De l'autre côté, la thèse de la «livraison juridique», selon les partisans de cette école et pour le professeur RODIERE<sup>72</sup> notamment, cette conception procéderait d'une confusion entre livraison et enlèvement, la livraison s'opérant dès l'instant où le transporteur met la marchandise à la disposition du destinataire, qui l'accepte. Autrement dit, par symétrie avec la conclusion du contrat, la livraison serait elle aussi un acte purement consensuel se réalisant par le seul accord des parties, indépendamment de tout acte matériel de retrait de la marchandise.

L'intérêt de cette controverse se retrouve sur le plan de la présomption de responsabilité, sur le plan des formalités à accomplir pour marquer la livraison et partant la fin de l'exécution du contrat de transport et enfin sur le plan de la responsabilité civile à raison de la garde de la marchandise.

La Cour Suprême française après quelques hésitations a fini par adopter la thèse de la «livraison matérielle» employant notamment les expressions de «transmission de la détention» et «appréhension matérielle» pour caractériser la livraison, qui n'aurait pu, précise-t-elle, résulter de la simple mise à disposition de la marchandise<sup>73</sup>. L'AUCTMR semble également avoir adopté cette thèse<sup>74</sup>.

Quid alors de la connexité des obligations du transporteur et du destinataire à ce stade final de l'exécution du contrat de transport ?

### **1- Une connexité garantie de l'effectivité de la livraison**

Le transporteur est tenu de livrer la marchandise au destinataire au lieu prévu pour la livraison et de lui remettre la copie de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, le tout contre décharge. Pour ce faire, après l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le transporteur doit aviser le destinataire de l'arrivée de la marchandise et du délai imparti pour son enlèvement, à moins que la livraison de la marchandise ne s'effectue à la résidence ou à l'établissement du destinataire<sup>75</sup>. Le transporteur ne peut donc raisonnablement s'acquitter de cette obligation de livraison sans opérer une «livraison matérielle» de la marchandise. Cette affirmation est davantage renforcée par le fait que le transporteur et le destinataire doivent vérifier l'état dans lequel la marchandise est livrée et ce, de manière contradictoire. Lorsque le transporteur et le destinataire s'entendent sur l'état de la marchandise à la livraison, ils peuvent faire une constatation commune écrite. Il en résulte une obligation de constatation ou de déclaration commune qui caractérise le lien de connexité entre la livraison et le retrait de marchandise.

### **2- Une connexité constatant le terme du contrat**

L'obligation qui pèse sur le destinataire d'adresser au transporteur un avis écrit en cas de perte ou avaries justifie le droit qui lui est reconnu de procéder à la vérification

<sup>72</sup> R. RODIERE, Droit des transports, 2ème édition, n°438.

<sup>73</sup> Trois arrêts de même date, tous rendus à propos de la livraison de semi-remorques ro/ro par le transporteur maritime: cass. Com. 5 juillet 1994, n°92-17.385, BTL.1994, p.690; Cass. Com. 5 juillet 1994, n°92-17.288, *Bull. civ.*, IV, n°259, BTL. 1994, p.582 en extrait; Cass. Com., 5 juillet 1994, n°92-13.314, *Lamyline*. - voir aussi Cass. Com., 17 nov.1992, n°90-22.147, BTL. 1993, p.50, et Cass. Com. 17 janv. 1995, n°92-19.844, *Lamyline*, «la cour d'appel, qui ne s'est pas déterminée par la seule prise de possession juridique de la marchandise, a légalement justifié sa décision».

<sup>74</sup> Article 13 de l'Acte uniforme.

<sup>75</sup> V.E. BOKALLI et Dorothé C. SOSSA, Op. Cit., p.73et s.

préalable des marchandises avant d'en donner décharge au transporteur<sup>76</sup>. Le Doyen Josserand a justement observé depuis fort longtemps que la vérification amiable « *constitue pour le destinataire un droit absolu, à l'exercice duquel le voiturier ne saurait faire aucune objection tirée des difficultés qu'il lui crée ni du mode particulier de conditionnement du colis, ni du bon état de conditionnement extérieur ou du poids régulier du colis ; elle peut être exigée intérieurement aussi bien qu'extérieurement et probablement au paiement du prix du transport* ». C'est dire que le destinataire a le droit d'exiger le contrôle préalable des colis sans que le transporteur puisse s'y opposer ou y apporter des restrictions.

Force est de constater que le législateur communautaire ne prévoit pas expressément ce droit mais envisage la possibilité d'une constatation commune écrite de l'état de la marchandise à la livraison<sup>77</sup>. La preuve donc que le transporteur et le destinataire sont d'accord sur l'état de la marchandise à la livraison est qu'il leur est imposé l'obligation de faire une constatation commune écrite. L'article 14 alinéa 1 de l'Acte uniforme admet ainsi que le transporteur et le destinataire peuvent, de concert, procéder à un constat contradictoire de l'état de la marchandise lors de la livraison ; dans ce cas, il est dispensé d'adresser un avis écrit au transporteur<sup>78</sup>.

La preuve contraire au résultat de cette constatation ne peut être faite que s'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes et si le destinataire a adressé au transporteur un avis écrit indiquant la nature des pertes ou avaries dans les sept (07) jours suivant cette constatation commune. Les dimanches et jours fériés ne sont pas compris dans le calcul de ce délai<sup>79</sup>.

Si aucune constatation écrite concernant l'état de la marchandise à la livraison n'a été faite entre le transporteur et le destinataire, le destinataire doit adresser au transporteur un avis écrit décrivant la nature des dommages:

- au plus tard le premier jour ouvrable qui suit la date de livraison, en cas de perte ou avaries apparentes;
- dans un certain délai, en cas de pertes ou avaries apparentes ;
- dans les sept (7) jours suivant la date de la livraison, dimanches et jours fériés non compris, en cas de pertes ou avaries non apparentes.

En cas de retard à la livraison, il est fait obligation au destinataire d'adresser au transporteur un avis écrit dans les vingt et un jours suivant la date de l'avis d'arrivée de la marchandise.

Lorsque ces délais ne sont pas respectés, la marchandise est présumée être reçue dans l'état décrit à la lettre de voiture. Toutefois, une mention écrite de cette perte ou avarie faite sur la lettre de voiture ou sur tout autre document de transport au moment de la livraison suffit pour satisfaire aux exigences de l'avis<sup>80</sup>.

---

<sup>76</sup> BRUNAT (L.), « Le droit de vérification du destinataire », BT.1983.153.

<sup>77</sup> AKAM AKAM (André) Contrat de transport, Op.cit, p.559.

<sup>78</sup> Paris, 28 mars 1978, Gaz. Pal. 1978, somm. 400 ; BT.1974.320.

<sup>79</sup> Article 14-1 de l'AUCTMR.

<sup>80</sup> Article 14-3 de l'AUCTMR.

Les réserves exigées du destinataire doivent être écrites, précises et complètes<sup>81</sup>. Il en est notamment ainsi lorsque l'avis adressé au transporteur indique de manière précise et complète la nature et l'importance du dommage constaté. Aussi, des réserves vagues ou imprécises du genre « *sous réserve de déballage* » ou encore « *sous toutes réserves* » n'ont aucun effet<sup>82</sup>.

En cas d'empêchement à la livraison le transporteur est tenu d'aviser l'expéditeur et de demander des instructions. L'avis d'empêchement<sup>83</sup> et la demande d'instructions peuvent être faits par écrit ou oralement. En tout cas, l'AUCTMR ne précise pas la forme de la demande d'instructions. Mais du fait que l'AUCTMR admet entre autres l'écrit électronique<sup>84</sup>, les parties peuvent y recourir également surtout qu'elles sont libres de choisir leur mécanisme de communication à cette fin. Le transporteur doit faire preuve de diligence<sup>85</sup> et agir en « bon père de famille » dans l'attente des instructions<sup>86</sup>. Une telle exigence légale suppose un devoir de collaboration caractérisée par la « bonne foi » et le « solidarisme » dont chacune des parties doit faire preuve dans le but de sauver le contrat ou à défaut de limiter les risques inhérents à son inexécution.

L'analyse du lien de connexité qui caractérise les obligations mises à la charge des parties au contrat de transport de marchandises depuis sa formation jusqu'à la fin de son exécution, révèle la volonté du législateur OHADA d'imposer une véritable collaboration, une solidarité exceptionnelle et un devoir d'exécution dans la transparence et de bonne foi le contrat de transport de marchandises par la route. L'originalité d'une telle option est à saluer dès lors que les États membres de l'OHADA n'ont pas encore les moyens de mettre en place de véritables mécanismes de contrôle, de régulation et de professionnalisation du secteur des transports.

## Conclusion partielle

L'analyse a permis de montrer que le législateur communautaire, soucieux de la nécessité d'une bonne exécution des contrats de transport de marchandises dans l'espace OHADA, a adopté une démarche préventive des litiges et contentieux éventuels qui pourraient naître au cours de l'exécution de ces contrats. En effet, la mise en œuvre des dispositions de l'AUCTMR devrait déboucher sur une limitation sensible et significative des cas d'inexécution. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura plus de conflits ou de contentieux résultant de l'exécution des contrats de transport de marchandises par route dans l'espace, mais l'objectif du législateur OHADA est d'une part de limiter ces situations à travers les mesures de prévention que constituent les règles établissant la connexité entre les obligations des parties au contrat, et d'autre part, de mettre en

---

<sup>81</sup> AKAM AKAM (André), Les réserves à la livraison. Etude des diligences des réceptionnaires dans les transports maritimes, terrestres et aériens, Thèse, Aix-Marseille III, 1991, 360 ; « La conservation de l'action en responsabilité contre les transporteurs terrestres de marchandises », *Revue Latex Lata*, 1995, n°18, p.10 et s. et n°19, p.8 et s.

<sup>82</sup> Reims, 10 octobre 1984, BT 1985.271.

<sup>83</sup> L'avis doit normalement indiquer la cause ou le motif de l'empêchement.

<sup>84</sup> A. OUATTARA, « Une innovation technologique dans l'espace OHADA: Lettre de voiture électronique en matière de contrat de transport de marchandises par route », *Revue Internationale de Droit Comparé*, 1-2008, p.61 et s.

<sup>85</sup> Il n'y a pas de délai fixé par l'AUCTMR pour la demande d'instructions. On considère qu'en raison de l'urgence, le transporteur doit demander des instructions dès la constatation de l'empêchement.

<sup>86</sup> Voir M. K. BROU, *Op. Cit.*, p.423.

place un mécanisme juridique permettant de déceler aisément les causes et les sources du défaut d'exécution des contrats de transport de marchandises par route. Il est évident qu'au regard des dispositions de l'AUCTMR, un défaut d'exécution ne peut résulter que de la mauvaise avérée de l'une des parties au contrat sauf dans des cas exceptionnels.

C'est d'ailleurs ce qui justifie le fait les dispositions répressives sévères prévues pour réprimer aussi bien les commissions que les omissions des parties, dès lors qu'il y a un défaut d'exécution.

## **II - Une interdépendance lourde de conséquences pour les parties au contrat de transport de marchandises par route**

Le législateur OHADA a opté pour une sévérité excessive dans la répression de la mauvaise foi, de l'utilisation de manœuvres frauduleuses (dol) et de mauvaise intention par les parties aussi bien dès la formation du contrat de transport de marchandises qu'au cours de son exécution. Les parties sont tenues d'éviter de fournir à leur cocontractant des informations erronées, de faux documents, de données non fiables, d'user de mauvaise foi. Même leur abstention ou omission est sanctionnée dès lors qu'il est établi que l'auteur ne pouvait raisonnablement ne pas s'attendre aux résultats dommageables découlant de son abstention ou omission. C'est en quelque sorte l'application de l'adage « *Qui peut et n'empêche, pêche* » de Loysel qui trouve application dans leur relation contractuelle donc en droit des contrats.

L'originalité des sanctions prévues pour réprimer les défaillances ou la réticence, la mauvaise foi, les manœuvres frauduleuses des parties au contrat de transport de marchandises par l'Acte uniforme se caractérise d'une part, par l'instauration d'un régime spécifique de maintien du contrat avec l'anéantissement de ses effets en lieu et place de celui de la nullité du contrat et d'autre part, par les limitations de responsabilité imposées aux parties en cas de dommage résultant d'un défaut de collaboration, d'information et de synergie entre leurs actes dans le cadre de l'exécution du contrat de transport.

### **A- Les sanctions sévères réprimant la violation intentionnelle de l'obligation de collaboration et de coopération par les parties**

En droit positif français, dans l'hypothèse où l'expéditeur se trouve dans l'impossibilité de remettre les marchandises annoncées lorsque le transporteur se présente chez lui pour les enlever, ou, encore, refuse de charger pour une raison indépendante du transporteur<sup>87</sup>; le contrat de transport étant consensuel, l'expéditeur rompt ainsi unilatéralement un contrat déjà formé et, sauf cas de force majeure, il doit indemniser le transporteur du préjudice résultant pour lui de cette rupture<sup>88</sup>. Bien entendu, cette réparation d'une part, doit se faire à hauteur maximale du prix du transport<sup>89</sup> et d'autre part, elle ne peut intervenir qu'en l'absence de toute faute du voiturier ou de force majeure et à condition que le voiturier justifie de son préjudice<sup>90</sup>.

L'AUCTMR tout en consacrant le principe du consensualisme pour la formation du contrat de transport, a gardé un silence dans l'hypothèse où, soit le transporteur ne s'est jamais présenté à la date et au lieu déterminés pour la prise en charge de la

---

<sup>87</sup> Cas du CA Montpellier, 2ème chambre, 3 novembre 1983, *Fraisie matérieux c/ Corbières*, fournisseur italien s'opposant à l'enlèvement de la marchandise au motif que l'acheteur français, donneur d'ordre du transporteur, ne l'a pas payé; autres hypothèses possibles: CA Paris, 21 février 1984, BT. 1984, p.518, machine endommagée par l'expéditeur pendant les manutentions préalables au chargement et ne pouvant plus être remise dans cet état; CA Versailles, 12ème chambre, 13 juin 1984, *Unipex c/ SET*, chauffeur refusant d'enlever une marchandise, vu son état, mais, dans ce dernier cas, le client a évité la condamnation, l'attitude du chauffeur ayant été jugée injustifiée.

<sup>88</sup> CA Paris, 21 février 1984, et CA Montpellier, 3 novembre 1983, précités; CA Rouen 2ème chambre, 17 septembre 1992, n°1630/91, *Agence maritime havraise c/ Carribean lines*, en maritime mais tout aussi valable pour le terrestre: le fait que la marchandise ait ultérieurement été chargée sur un autre navire du même armement ne supprime pas le préjudice subi par celui-ci du fait de l'annulation du premier embarquement prévu.

<sup>89</sup> T. com. Rouen, 17 novembre 2008, n°2008003082, *Metot c/Motoculture de Haute Normandie*, application ici justifiée dans le cadre d'un transport international, les frais de péage réclamés en outre étant écartés.

<sup>90</sup> Par exemple frais de déplacement inutiles, impossibilité de réaliser un autre transport, etc.

marchandise, soit que le transporteur se présente au lieu prévu et à la date prévue mais ne trouve sur place aucune marchandise à prendre en charge. Quelles solutions appliquées?

En dehors de cette hypothèse, l'AUCTMR a consacré des sanctions particulières pour réprimer l'inexécution ou le défaut d'exécution, la mauvaise exécution ou l'exécution avec retard des obligations d'information mises à la charge des parties au contrat de transport de marchandises par la route.

### 1- A l' encontre de l'expéditeur de mauvaise foi

L'AUCTMR prévoit diverses sanctions pour réprimer la violation par les parties au contrat de transport, des obligations d'information mises à leur charge. Si les sanctions frappant le transporteur ou le destinataire n'empiètent pas véritablement sur les règles de droit commun, il en est autrement des sanctions des manquements de l'expéditeur à son obligation d'information<sup>91</sup>.

En effet, l'AUCTMR décide que l'absence, l'inexactitude ou l'irrégularité des déclarations de l'expéditeur «n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport»<sup>92</sup>. Il apparaît ainsi qu'en excluant la nullité du contrat de transport même lorsque l'expéditeur a fait sciemment une fausse déclaration, l'Acte uniforme considère que la violation de l'obligation d'information n'est pas un vice de consentement<sup>93</sup>. En confrontant le manquement à l'obligation d'information avec les vices de consentement pouvant justifier le fondement juridique du choix du législateur OHADA, le professeur André AKAM AKAM en est arrivé à la conclusion selon laquelle: «l'exclusion de la nullité en cas d'absence de déclarations ou de fausses déclarations de l'expéditeur, peut s'expliquer par le caractère consensuel du contrat de transport d'une part, et d'autre part, par la possibilité qui est donnée au transporteur de vérifier l'exactitude des déclarations de l'expéditeur». Loin de paraître surprenante, une telle analyse ne fait que restituer les conséquences de l'interdépendance et la connexité des obligations que l'Acte uniforme met à la charge des parties au contrat. L'article 4 alinéa 4 de l'AUCTMR dont il est fait application ici, confirme le caractère consensuel du contrat de transport et énonce surtout le principe de la survie du contrat nonobstant l'absence ou l'irrégularité des déclarations de l'expéditeur. Les parties n'étant pas obligées de rédiger une lettre de voiture pour que le contrat existe ou pour que ce contrat soit valable, il eût été inopportun de vouloir fonder la nullité du contrat de transport sur l'absence ou l'inexactitude de certaines mentions de la lettre de voiture<sup>94</sup>. Mais à notre avis, c'est surtout la preuve de l'exigence de la bonne foi et de la transparence que le législateur OHADA impose et requiert de la part des parties au contrat de transport de marchandises par la route. Cette position se justifie dans la mesure où tout en optant pour le maintien et la survie du contrat de transport en évitant sa nullité, le législateur OHADA va opter pour des

<sup>91</sup> Voir A. AKAM AKAM, Op. Cit., p. 1667 et s.

<sup>92</sup> Article 4 alinéa 4. en l'absence de lettre de voiture ou de mentions sur la lettre de voiture, l'existence du contrat ou de certaines de ses stipulations peut être rapportée par tous moyens. Voir Cass. Civ. 18 juillet 1966, BT. 1966, p.286.

<sup>93</sup> Voir dans ce sens, le développement de A. AKAM AKAM, ibid.

<sup>94</sup> En effet, si la lettre de voiture était exigée *ad validitatem*, le caractère solennel du contrat aurait alors justifié que la violation de l'obligation d'information soit sanctionnée par la nullité.

sanctions qui affectent l'existence ou l'exécution du contrat de transport. C'est l'anéantissement des effets du contrat de transport.

L'AUCTMR prévoit plusieurs catégories de sanctions dans ce sens.

Tout d'abord, le refus du transport de la marchandise. Cette sanction est prévue par l'article 8 alinéa 4 de l'AUCTMR<sup>95</sup>. Il résulte de ce texte que si l'expéditeur remet au transporteur des documents, des espèces ou des marchandises de grandes valeurs sans en avoir fait connaître au préalable la nature ou la valeur, le transporteur n'est pas tenu de les transporter. C'est une des innovations de l'AUCTMR en la matière. C'est la reconnaissance et l'application du principe de l'unilatéralisme en matière contractuelle par le législateur OHADA. La décision du refus est laissée à la discrétion du transporteur qui n'a pas besoin de recourir à un avis ou une procédure avant de la prendre.

Il en est de même de la possibilité du déchargement, de la destruction ou de la neutralisation de la marchandise offerte au transporteur. Il s'agit de mesures que le transporteur est habilité à prendre sans aucune autre formalité lorsque l'expéditeur lui a remis des marchandises dangereuses sans lui en avoir fait connaître la nature exacte. L'article 8 alinéa 3 in fine de l'AUCTMR dispose en effet que: «le transporteur peut, de manière adéquate, décharger, détruire ou rendre inoffensives les marchandises dangereuses qu'il n'aurait consenti à prendre en charge s'il avait connu leur nature ou leur caractère, et ce sans aucune indemnité». Il y a là, une double sanction pour l'expéditeur, ce dernier perd le droit à indemnisation en même que ses marchandises auront été détruites sans l'intervention d'un juge ou d'un arbitre.

Contrairement à la CMR qui n'aborde nulle part le problème de la responsabilité de l'expéditeur en cas d'omission ou de fausse déclaration concernant la marchandise<sup>96</sup>, l'AUCTMR lui consacre une place importante. Des dispositions des paragraphes 2,3 et 4 de l'article 8 dudit acte, il résulte que l'expéditeur est responsable de tout préjudice subi par le transporteur:

- lorsque ce préjudice a pour origine «soit l'omission, soit l'insuffisance ou l'inexactitude de ses déclarations ou instructions relatives à la marchandise transportée»,
- lorsqu'il remet au transporteur une marchandise dangereuse ou des documents, des espèces ou des marchandises de grande valeur sans en avoir fait connaître au préalable la nature exacte ou la valeur.

Quelle que soit l'hypothèse envisagée, la situation de l'expéditeur est identique: il est responsable envers le transporteur de tous dommages résultant de son omission ou de l'inexactitude de ses déclarations. Tout d'abord, il s'agit d'une responsabilité contractuelle<sup>97</sup>, dès lors, le transporteur doit rapporter la preuve du dommage subi par

---

<sup>95</sup> L'article 7 alinéas 2 de l'AUCTMR prévoit un cas particulier de refus du transport de la marchandise. Il reconnaît ce droit au transporteur lorsque celui-ci ayant avisé l'expéditeur de l'existence d'un défaut d'emballage apparent, il n'est pas remédié à ce défaut dans un délai raisonnable.

<sup>96</sup> Sur cette lacune de la CMR, voir N. LACASSE et J. PUTZEYS, *Op. Cit.*, p. 698; J. PUTZEYS, *Le contrat de transport routier de marchandises*, n°349 et s., et n°1004 et s. précisons cependant que la CMR envisage la responsabilité de l'expéditeur envers le transporteur des dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises ainsi que des frais ayant pour origine le vice d'emballage. Voir article 10.

<sup>97</sup> Pour une vue complète des conditions de responsabilité en cas de violation de l'obligation d'information en général, voir FABRE-MAGNAN, *Op. Cit.*, n°596 et s.

lui-même ou par toute personne aux services de laquelle il a recours pour l'exécution du contrat de transport<sup>98</sup>. La notion du dommage englobe donc tous les frais et les dommages auxquels est confronté le transporteur et qui ont pour origine une omission ou une fausse déclaration de l'expéditeur<sup>99</sup>. Ensuite, il doit établir l'omission ou l'insuffisance des informations fournies par l'expéditeur et montrer qu'elle est constitutive d'un manquement à l'obligation mise à sa charge<sup>100</sup>. Enfin, il doit établir le lien de causalité entre le dommage subi et l'inexécution de l'obligation d'information par l'expéditeur.

L'expéditeur doit normalement réparer l'intégralité du préjudice subi (matériel et/ou moral) par le transporteur dès lors que les conditions de sa responsabilité sont réunies<sup>101</sup>.

Il résulte de l'analyse que non seulement le transport des marchandises dangereuses ne relève pas du champ d'application de l'AUCTMR mais c'est surtout la mauvaise foi de l'expéditeur caractérisée par la violation d'une interdiction de l'Acte uniforme et la violation de son obligation de fournir des informations fiables, qui est doublement sanctionnée.

Il en est de même pour le transporteur en cas de violation de ses obligations.

## 2 – A l'encontre du transporteur fautif et de mauvaise foi

La faute délibérée du transporteur impliquant la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable<sup>102</sup>, toute réticence, toute mauvaise foi et toute omission de la part du transporteur sans conduire à la nullité du contrat ni à l'anéantissement de ses effets, entraîneront pour ce dernier une déchéance de son droit d'invoquer une des causes d'exonération prévues<sup>103</sup>. En effet, l'article 21 alinéa 1er de l'AUCTMR prévoit que «le transporteur n'est pas admis au régime de l'exonération (...) de responsabilité prévue au présent acte uniforme (...) s'il est prouvé que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission qu'il a commis, soit avec l'intention de provoquer cette perte, cette avarie ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, cette avarie ou ce retard en résulterait probablement»<sup>104</sup>. En d'autres termes, la faute dolosive ou inexcusable du transporteur entraîne la déchéance du droit à l'exonération. Tel serait le cas lorsqu'ayant connaissance de la valeur exacte de la marchandise, il s'est rendu complice de la fraude commise par son cocontractant.

De la même manière, lorsqu'il est prouvé qu'il a commis une omission fautive ou un acte frauduleux faisant apparaître sa mauvaise intention, le transporteur perd non seulement le bénéfice du privilège de plafonnement de l'indemnité pour la réparation

<sup>98</sup> Même si au départ, l'expéditeur ignorait tout de l'existence de cette tierce personne dans la mesure l'AUCTMR a opté en principe pour la liberté laissée au transporteur de recourir avec ou sans le consentement de l'expéditeur. A moins que ce dernier n'ait exigé que le transport soit assuré par le transporteur avec qui il a signé le contrat.

<sup>99</sup> L'article 8 alinéas 3 précise que l'expéditeur qui a remis une marchandise dangereuse sans en avoir fait connaître au préalable la nature exacte, doit notamment acquitter les frais d'entreposage et les dépenses occasionnées par cette marchandise.

<sup>100</sup> Autrement dit, le transporteur doit faire la preuve de la faute de l'expéditeur. Voir en matière maritime où le problème se pose de la même manière: Colmar, 18 janvier 1984, BT.1984, p.251; Trib. Com. Le Havre, 17 juin 1969, D.M.F 1970, p.561.

<sup>101</sup> Quant à la responsabilité éventuelle de l'expéditeur à l'égard des tiers qui auraient subi des dommages, elle est de nature délictuelle, aucune relation contractuelle n'existant entre eux. Par tiers, on entend les ayants droit des autres marchandises transportées en même temps que celles de l'expéditeur fautif, ou encore toute personne étrangère au contrat de transport.

<sup>102</sup> Cass. com. 21 mars 2006, RTD com. 2006 p. 519; JCP G 2006, II, 10 10 090 n. M. Mekki, JCP E 2006, 2280 n° 18, obs. F. LETACQ.

<sup>103</sup> Article 21 de l'AUCTMR.

<sup>104</sup> Ce texte est différent de celui de l'article 29 de la CMR qui vise le dol ou une faute qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équipollente au dol. Voir R. LOEWE, *Note explicative sur la CMR du 19 mai 1956*, Dr. eur. Transports, 1976, n°218.

des préjudices mais également le bénéfice de la prescription annale et toute action dirigée contre lui dans le cadre de ce contrat ne sera prescrite qu'au bout de trois ans.

Ensuite, en cas de pluralité de transporteurs pour une même prestation, les transporteurs successifs sont solidairement responsables<sup>105</sup>, même si l'Acte uniforme prévoit un mécanisme de recours entre transporteurs<sup>106</sup>. Ce qui implique dès lors pour tous ces acteurs, un devoir de collaboration et une certaine solidarité de fait et de droit leur permettant d'éviter ou de limiter tout risque résultant de la violation de leurs obligations.

Enfin, comme en droit positif français<sup>107</sup> où la responsabilité du transporteur est une responsabilité de plein droit, l'AUCTMR a prévu une responsabilité de plein droit, fondée sur une obligation de résultat mise à la charge du transporteur. Ainsi, pèse sur lui une présomption de responsabilité à laquelle il ne peut échapper que dans des cas d'exonération précis<sup>108</sup>. Vis-à-vis de la marchandise, le transporteur s'oblige à trois résultats: amener la marchandise au lieu prévu pour la livraison; dans l'état où il l'a prise en charge; dans un délai éventuellement convenu. Dès lors, il suffit de constater que l'objectif garanti n'a pas été atteint pour que la défaillance du transporteur soit ipso facto établie<sup>109</sup>. Plus précisément, on va imputer presque automatiquement au transporteur la responsabilité de tous les dommages constatés à l'arrivée et non signalés au départ, ces dommages constituant autant de manquements au résultat promis<sup>110</sup>. Cette présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur est très lourde et très sévère surtout qu'elle s'étend aux faits d'autrui. En effet, l'AUCTMR prévoit que: «le transporteur est responsable, comme de ses propres actes ou omissions, des actes ou omissions de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toute autre personne aux services desquels il recourt pour l'exécution du contrat de transport, lorsque cette personne agit aux fins de l'exécution du contrat»<sup>111</sup>.

Le transporteur peut s'exonérer en invoquant une des causes d'exonération qui sont des événements ou des circonstances dont peut se prévaloir le transporteur pour se libérer de sa responsabilité. Il s'agit du vice propre à la marchandise, la force majeure ou la faute du cocontractant<sup>112</sup>. Il en résulte que le transport qui a effectué la double vérification prévue et a émis des réserves lors de la prise en charge des marchandises, est admis à s'en prévaloir pour bénéficier de cette cause d'exonération. Il en est de même, lorsque le transporteur apporte la preuve qu'il a fait de bonne foi, toutes les diligences chaque fois que de besoin aussi bien lors de la formation du contrat qu'au cours de son exécution et que le dommage ne résulte que de la mauvaise foi, de la violation de leurs obligations par ses cocontractants ou de leur omission. Il n'est donc pas superflu de conclure que l'AUCTMR a consacré une véritable «porte de sortie» de la présomption de responsabilité qui pèse sur lui, en lui permettant de la contourner

---

<sup>105</sup> Article 23 de l'AUCTMR.

<sup>106</sup> Article 24 de l'AUCTMR.

<sup>107</sup> CA Paris, 25 mai 1978, BT. 1978, p.370; CA Paris 22 janvier 1993, n°92-22764, *SNCF c/Novatrans et a.*, BTL. 1993, p.402; CA Paris, 5eme chambre, 14 septembre 1987, *assureurs c/ Alpha transports et a.*: «le transporteur a manqué à son obligation de livrer la marchandise dans l'état où il l'a reçue»; CA Aix-en-Provence, 15 décembre 1980, BT. 1981, p.551.

<sup>108</sup> Article 16 de l'AUCTMR.

<sup>109</sup> V.E. BOKALLI et Dorothé C. SOSSA, Op. Cit., p. 86 et s.

<sup>110</sup> Ibidem.

<sup>111</sup> Article 16 alinéa 4 de l'AUCTMR.

<sup>112</sup> Article 17 de l'AUCTMR. Voir en ce sens, Lamy Transport, Tome 1, «Route, transport intérieur et international», 2011, n°470 et s.

sur la base de sa bonne foi, de sa transparence et de ses diligences. Il lui suffit donc d'apporter la preuve formelle de ce qu'il a exécuté son obligation d'information, qu'il a demandé en temps utile toutes les informations, qu'il a en temps utile sollicité les instructions et qu'il a fait toutes les diligences nécessaires, bref, qu'il a coopéré et collaboré avec bonne foi avec ses cocontractants, pour s'exonérer.

L'on peut se demander si le destinataire encourt également des sanctions en cas de violation des obligations mises à sa charge dans le contrat de transport dans il n'est qu'un adhérent par son acceptation.

### **3 – A l' encontre du destinataire de mauvaise foi**

Lorsque le destinataire refuse de prendre livraison alors qu'il est avisé par le transporteur du lieu et de la date où cette livraison devrait avoir lieu, le transporteur doit aviser l'expéditeur et solliciter des instructions à toutes les fins utiles<sup>113</sup>.

En dehors de ce cas, le destinataire doit coopérer avec le transporteur pour établir la preuve du constat de l'état de la marchandise à la livraison. A défaut, le destinataire doit adresser au transporteur un avis écrit indiquant la nature des pertes et avaries dans des délais très courts<sup>114</sup>. A contrario, si le destinataire viole d'une manière ou d'une autre cette obligation, les marchandises sont réputées avoir été livrées conformes à leur état au moment de la prise en charge de ces marchandises par le transporteur. C'est une présomption de bonne fin d'exécution du contrat de la part du transporteur.

Classiquement, après avoir conclu le contrat de transport, le vendeur informe généralement l'acheteur que sa commande a été remise à un transporteur pour lui être livrée, et qu'il est désigné sur les documents de transport comme le destinataire des marchandises. Celui-ci peut ne prendre connaissance de la livraison qui lui ai adressée qu'au moment où le transporteur lui propose de recevoir les marchandises qui lui sont destinées. Dans les deux cas, l'acheteur est invité à adhérer au contrat de transport pour permettre l'exécution de l'obligation de délivrance incombant au vendeur. Si en principe, et dans le cadre des transports non précédés d'une vente, le destinataire est libre de refuser d'adhérer au contrat de transport<sup>115</sup>, il faut noter que l'acheteur (destinataire) ne peut refuser de devenir le destinataire<sup>116</sup>. En effet, conformément à l'hypothèse retenue par l'étude, le vendeur-expéditeur subit un préjudice du fait de l'inexécution de l'obligation de délivrance telle que prévue dans le contrat de vente. L'acheteur en refusant la livraison dans le cadre du contrat de transport refuse par là même la livraison dans le cadre du contrat de vente et contrevient à l'une de ses obligations principales qui est le retraitement de la marchandise achetée. La loi prévoit une sanction rigoureuse pour l'inexécution de l'obligation de retraitement. Selon le droit commun, tout contractant victime d'une inexécution contractuelle a le choix entre l'exécution forcée et la résolution judiciaire. Or, la résolution sanctionnant l'inexécution du retraitement présente un caractère particulier. Contrairement à l'article 1184 alinéa 2

<sup>113</sup> Article 12 alinéa 3 de l'AUCTMR.

<sup>114</sup> Article 14 alinéa 1 de l'AUCTMR.

<sup>115</sup> Hypothèse que nous avons déjà écarté dans le cadre de cette étude.

<sup>116</sup> Il faut distinguer entre l'acceptation du contrat et l'acceptation de la livraison. Dans ce dernier cas, l'acheteur peut adhérer au contrat tout en refusant les marchandises pour avaries ou manquants.

du Code civil, elle n'est pas judiciaire et elle peut s'opérer sans qu'elle soit précédée d'une mise en demeure de l'acheteur: elle a donc lieu de plein droit et sans sommation, à partir de l'expiration du terme convenu<sup>117</sup>. Le vendeur-expéditeur pourra aussi demander des dommages et intérêts contractuels réparant le préjudice subi<sup>118</sup>. Par ailleurs, une autre sanction est envisageable sur le terrain délictuel de la théorie de l'abus de droit. En effet, le vendeur et l'acheteur ont convenu de confier la marchandise à un transporteur. Ils ont alors débattu les conditions du déplacement des marchandises et ont prévu que chacun d'eux deviendra partie au contrat de transport. En acceptant que le vendeur lui livre la marchandise en sollicitant les services d'un transporteur, l'acheteur promet de manière indirecte d'adhérer au contrat de transport. Lorsque le vendeur contracte avec le transporteur, il met en œuvre les conditions de livraison telles que prévues dans le contrat de vente. Si le futur destinataire a, en principe, la liberté d'adhérer, celle-ci se trouve limitée lorsqu'il s'agit de l'acheteur des marchandises dans la mesure où le contrat de transport a été conclu en exécution du contrat de vente auquel il a consenti<sup>119</sup>. Ainsi, si le refus d'adhérer est injustifié, l'acheteur commet un abus de liberté contractuelle<sup>120</sup>. Si la jurisprudence refuse traditionnellement de déclarer abusif un refus de contracter, elle l'admet dans certains cas<sup>121</sup> en l'occurrence en cas de refus de l'acheteur de devenir le destinataire de la marchandise. Ainsi, un arrêt de la Cour d'appel de Lyon considère comme abusif le refus d'un destinataire de recevoir les marchandises qu'il avait commandées<sup>122</sup>. Cette approche semble à notre avis, celle adaptée au contexte africain dans le cadre de la mise en œuvre des obligations du destinataire. Cependant, il convient d'attendre la confirmation de cette position par les juridictions africaines.

Une telle analyse met clairement en lumière l'intérêt pour toutes les parties impliquées dans un contrat du transport à coopérer et à collaborer dans l'intérêt du contrat et dans leur intérêt propre dès lors qu'un défaut d'inexécution ou une violation de l'obligation de collaboration et de coopération mise à leur charge est lourde de conséquences aussi bien sur le plan contractuel que sur le plan délictuel.

Le refus de paiement du prix du transport par le destinataire n'a aucun effet sur l'existence ou la validité du contrat de transport même si le destinataire est admis comme adhérent au contrat de transport par son acceptation. L'AUCTMR a consacré des privilèges et des droits au profit du transporteur impayé et a prévu le mécanisme par lequel ce dernier pourra recouvrer sa créance<sup>123</sup>.

---

<sup>117</sup> Article 1657 du Code civil. Voir sur ce point, F. COLLART DUTILLEUL et Ph. DELEBECQUE, *Contrats civils et commerciaux*, Dalloz, coll. Précis, 8ème édition, 2007, n°342.

<sup>118</sup> CA Paris 5ème chambre section A, 16 février 2005, *Lamylinereflex*; CA Paris 5ème chambre section B, 22 mai 2003, *Lamylinereflex*; CA Paris 5ème chambre section A, 8 novembre 2000, *Lamylinereflex*.

<sup>119</sup> Rita HERRO, Op. Cit., p.88.

<sup>120</sup> Ph. STOFFEL-MUNCK, *L'abus dans le contrat, Essai d'une théorie*, édition LGDJ, Bibliothèque de droit privé, tome 337, 2000, n°115 et s.; L. MION, «L'abus dans le droit des contrats», in *L'abus dans le droit des affaires*, Dossier présenté par J. MESTRE, *Droit et patrimoine*, juin 2000, n°83, p.42.

<sup>121</sup> A. BERNABENT, *Droit civil, Les obligations*, 11ème édition, Montchrestien, Domat-Droit privé, 2007, n°56.

<sup>122</sup> CA Lyon, 25 septembre 2003, BTL. 2003, p.223, observations M. TILCHE; «Refus de prendre livraison», BTL. 2004, p.360. Voir en général sur la question du refus abusif du destinataire d'adhérer au contrat de transport, M. TILCHE, «Barrages et blocages, quelles conséquences?», BTL, 2002, p.192 et du même auteur, «Livraison des marchandises, Les pièges à éviter», BTL, 1997, p.530.

<sup>123</sup> Article 15 de l'AUCTMR.

## **B - Les sanctions en cas d'absence de faute intentionnelle à la base de l'inexécution**

Le législateur OHADA a enfin prévu des tempéraments ou des limitations de la responsabilité des parties au contrat de transport lorsque le transporteur n'a pas commis de faute intentionnelle et que le dommage est survenu malgré sa bonne foi.

Les professeurs E. V. BOKALLI et D. C. SOSSA estiment que ces limitations sont surtout prévues pour atténuer la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur dans le but de lui éviter le fardeau d'une indemnisation trop élevée qui risquerait de grever considérablement son budget<sup>124</sup>. Ainsi, l'Acte uniforme n'accorde principalement la réparation qu'en cas de perte ou de dépréciation de la marchandise, du préjudice matériel. Sont en revanche exclus de la réparation tous les autres préjudices, notamment pour bénéfice manqué<sup>125</sup>, préjudice industriel ou commercial, frais financiers<sup>126</sup>, versement des pénalités de retard prévues par le contrat de vente<sup>127</sup>. Il est vrai que l'expéditeur peut «racheter l'exclusion en formulant une déclaration d'intérêt à la livraison» dans le but de contourner ces limitations<sup>128</sup>.

Dans le même sens, nous estimons que c'est dans le but d'encourager et d'inciter les parties à une franche collaboration, à une solidarité, à la transparence et à la bonne foi que le législateur OHADA a prévu des conditions restreintes pour la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur. En effet, lorsqu'il y a pertes, avaries ou retard dans la livraison des marchandises, le destinataire est tenu de respecter un certain nombre de conditions avant que son recours ne soit recevable. De même, lorsque ce recours aura prospéré, il devra faire face à un plafonnement de l'assiette de l'indemnisation en ce qui concerne la réparation du préjudice qu'il a subi<sup>129</sup>.

Autant de restrictions qui témoignent de l'intérêt que le législateur OHADA accorde à la bonne exécution du contrat de transport de marchandises par la route et l'incitation des parties à un respect scrupuleux de leurs obligations respectives.

### **1- Les conditions préalables à la recevabilité de l'action en responsabilité**

L'acte uniforme soumet la recevabilité de l'action en responsabilité contre le transporteur à une réclamation écrite préalable adressée au transporteur et ce, dans le respect d'un délai bien encadré sous peine de prescription, sans toutefois perdre de vue que le réclamant doit établir la preuve du dommage. C'est du moins, ce qui ressort des dispositions de l'article 25 alinéa 2 de l'AUCTMR: «l'action n'est recevable que si une réclamation écrite a été préalablement faite au premier transporteur ou au dernier transporteur au plus tard soixante (60) jours après la date de la livraison de la marchandise ou, à défaut de livraison, au plus tard six (6) mois après la prise en charge de la marchandise».

---

<sup>124</sup> V.E. BOKALLI et Dorothé C. SOSSA, Op. Cit., p. 100 et s.

<sup>125</sup> CA Toulouse, 5 décembre 1979, BT. 1980, p.13.

<sup>126</sup> Cass. Com., 14 mars 1995, BTL. 1995, p.248.

<sup>127</sup> Voir L. BRUNAT, «Préjudice indemnisable», BT. 1982, p.438.

<sup>128</sup> Article 18 alinéa 2 de l'AUCTMR.

<sup>129</sup> Ibid. alinéa 1.

L'institution de la réclamation gracieuse est une récupération et une introduction par l'Acte uniforme des solutions établies par le droit administratif et, de manière indirecte, dans certaines matières relevant du droit privé<sup>130</sup>.

Relativement à la forme, la réclamation doit se faire par écrit. Sachant que l'Acte uniforme a une conception assez large de l'écrit<sup>131</sup>, on peut en déduire qu'aucune forme particulière d'écrit n'est exigée. Mais la preuve de la réception par le transporteur de l'écrit doit être mise à la charge de celui qui s'en prévaut, en l'occurrence l'ayant droit à la marchandise<sup>132</sup>.

Bien que l'Acte uniforme n'ait pas précisé le contenu de la réclamation écrite, l'on pense qu'il doit s'agir d'une véritable réclamation renfermant par conséquent une demande d'indemnisation suite aux dommages survenus aux marchandises.

La réclamation écrite préalable constitue à l'analyse, une cause d'extinction de l'action en responsabilité contre le transporteur qui intervient lorsque l'ayant droit à la marchandise n'a pas réclamé par écrit l'indemnisation dans un certain délai. Il s'agit d'une véritable forclusion qui s'analyse sur le plan procédural comme une fin de non-recevoir, c'est-à-dire un moyen de défense qui tend à faire déclarer l'adversaire irrecevable en sa demande sans examen du fond<sup>133</sup>.

L'explication la plus plausible de cette forclusion pourrait être recherchée dans la volonté du législateur OHADA de limiter le contentieux judiciaire en privilégiant la voie de la transaction amiable<sup>134</sup>. Nous souscrivons entièrement à cette thèse, car cela prouve que la volonté du législateur OHADA est d'encourager les parties à une franche collaboration et entente et que le recours aux juridictions de l'ordre judiciaire ne soit que la dernière alternative<sup>135</sup>.

En ce qui concerne la preuve du dommage, il faut noter que l'inexécution ou l'exécution défectueuse du contrat de transport entraîne la responsabilité du transporteur. Cette responsabilité sera engagée, comme en droit commun, à partir du moment où il y aura un dommage, une faute, une présomption de faute et un lien de causalité entre eux. En effet, le transporteur étant de plein droit responsable, l'ayant droit à la marchandise n'a pas à prouver la faute du transporteur, ni à établir le lien de causalité. La présomption de responsabilité se double d'une présomption de causalité: dès qu'un dommage est observé à l'arrivée, il est réputé être survenu en cours de transport, à moins que le transporteur en cours de transport n'ait fait des réserves lors de la prise en charge. Mais l'action ne pourra prospérer que lorsque d'une part, le destinataire a pris livraison et à respecter ses obligations liées à cette phase du contrat. D'où le lien très étroit entre ses droits et obligations avec ceux du transporteur.

---

<sup>130</sup> V.E. BOKALLI et Dorothé C. SOSSA, Op. Cit., p. 121.

<sup>131</sup> Voir dans ce sens K. OUATTARA, Op. Cit.

<sup>132</sup> V.E. BOKALLI et Dorothé C. SOSSA, Op. Cit., p. 122.

<sup>133</sup> Ibid, p.124.

<sup>134</sup> Ibidem.

<sup>135</sup> Une telle solution est admise dans le domaine de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation: article 230 et s. du Code CIMA; voir d'une manière générale: A.-M.-H. ASSI-ESSO, J. ISSA-SAYEGH et J. LOHOUES-OBLE, CIMA: *Droit des assurances*, coll. Droit Universitaire Africain, Bruxelles, Bruylant, 2002, p.425 et s.

## 2 – Le plafonnement de l’assiette de l’indemnité

La base de calcul de l’indemnité pour une perte ou une avarie est la valeur de la marchandise, mais, l’article 18 impose un plafond à l’indemnité qui peut être réclamée au transporteur. Une telle limitation est usuelle dans les conventions relatives au transport: les conventions sur les transports aérien, maritime et ferroviaire en prévoient, comme l’a fait la CMR (article 23)<sup>136</sup>.

L’article 18.1 de l’AUCTMR fixe l’indemnité maximale à 5000 francs CFA<sup>137</sup> par kilogramme de poids brut de la marchandise, sauf s’il y a eu déclaration de valeur ou d’intérêt spécial à la livraison sur la lettre de voiture. Lorsque de telles déclarations existent, le montant déclaré constitue le plafond d’indemnisation<sup>138</sup>.

Si un retard cause des dommages autres que l’avarie ou la perte de marchandise, l’indemnisation de ces autres dommages ne peut excéder le prix du transport<sup>139</sup>.

### Conclusion partielle

La particularité des dispositions réprimant le défaut d’exécution ou la mauvaise exécution du contrat de transport de marchandises par route dans l’espace OHADA, résulte de ce que le législateur a visé essentiellement la mauvaise foi qui se caractérise par le défaut de collaboration du contrevenant. La répression de l’omission dans l’exécution de son obligation par les cocontractants, procède également de cette particularité. En effet, le législateur communautaire n’a prévu des assouplissements quant à la responsabilité des parties que dans les cas où ces derniers ont fait preuve d’une bonne foi caractérisée par leur franche collaboration dans l’exécution de leurs obligations ou dans les cas extrêmes de force majeure. C’est la preuve que la connexité entre les obligations des parties est un fondement de la responsabilité des parties.

---

<sup>136</sup> N. LACASSAE et J. PUTZEYS, Op. Cit., p. 711.

<sup>137</sup> L’équivalent de 6,28 DTS environs.

<sup>138</sup> Article 18 alinéa 2 de l’AUCTMR.

<sup>139</sup> Article 18 alinéa 3 de l’AUCTMR.

## CONCLUSION GENERALE

Une convention classique consacre l'expression de la volonté des parties: c'est le principe de l'autonomie de la volonté. Mais à l'analyse, le législateur OHADA n'a laissé que très peu de marge de manœuvre pour l'expression de cette autonomie de la volonté des parties.

A l'instar de l'article 41 de la CMR, l'article 28<sup>140</sup> de l'Acte Uniforme relatif aux Contrats de Transport de Marchandises par Route est une législation de droit impératif<sup>141</sup>. Il est donc absolument interdit aux parties au contrat de déroger aux dispositions de l'AUCTMR, sauf dans les quatre cas identifiés à l'article 28 alinéa 1: forme des écrits (article 2-c), paiement des créances résultant de la lettre de voiture avant livraison (article 15.1), recours entre transporteurs (article 24.3) et juridiction compétente (article 27). Le législateur a non seulement étendu le domaine d'application de l'AUCTMR mais également a rendu impératives ses dispositions dans l'espace OHADA. Une telle initiative répond aux objectifs du Traité OHADA d'élaborer des règles harmonisées, uniformisées, modernes et précises et claires pour garantir la sécurité juridique et judiciaire dans l'espace OHADA. Le législateur OHADA a le mérite d'avoir surmonté les difficultés que lui imposait la prise en compte simultanément de règles adaptées aux transports internationaux et nationaux de marchandises par la route dans tous ses États membres.

Mais s'il convient de louer les efforts fournis à la concision et la précision des dispositions impératives de l'AUCTMR, il reste cependant que l'on relève quelques insuffisances notées et qui méritent un réexamen de l'Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par la route. En effet, la définition du contrat de transport de marchandises par la route est trop large et très vague dans sa formulation. Le législateur doit essayer de trouver une synergie entre les dispositions des articles 1, 2 et 3 de l'Acte uniforme du 15 décembre 2010 portant sur le Droit Commercial Général et celles de l'Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par la route. L'objectif serait de tracer de façon claire et précise la frontière entre les contrats de transports de marchandises qui relèveront du droit commun des contrats purement et simplement, et ceux qui relèveront spécifiquement de l'Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par la route qui est dérogatoire au droit commun. C'est le cas lorsque toutes les parties au contrat de transport sont des occasionnels c'est-à-dire se sont livrées à une telle opération mais de façon isolée. Une telle clarification et précision permettrait également d'encadrer la situation de l'entrepreneur qui est un nouvel acteur du monde des affaires qui doit sa création au législateur OHADA lors de la révision de l'Acte uniforme portant sur le Droit commercial général en décembre 2010. Si ce dernier se lance dans le transport des marchandises par la route, il convient d'encadrer son intrusion dans ce domaine surtout pour lui assurer une protection nécessaire par son inexpérience et son manque de professionnalisme dans un domaine aussi sensible et lourd de conséquence en termes de responsabilité.

Mais, en imposant de véritables obligations connexes et interdépendantes par voie légale doublées d'une exigence d'exécution de bonne foi et dans la transparence desdites obligations, le législateur OHADA a fait preuve d'une innovation qu'il convient

---

<sup>140</sup> Article 28 alinéa 1 de l'AUCTMR: «Sous réserve des dispositions des articles 2c), 15 alinéa 1, 24 alinéa 3 et 27 ci-dessus, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions du présent Acte uniforme. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat».

<sup>141</sup> Voir N. LACASSAE et J. PUTZEYS, Op. Cit., p. 720; - Voir également M. K. BROU, Op. Cit., p.395.

de saluer à sa juste valeur. En effet, liées par des obligations interdépendantes et ayant des liens de connexité évidents, les parties ne peuvent qu'exécuter correctement le contrat de transport et d'éviter ou de limiter tout risque de dommage. Dans le cas contraire, sauf dans les cas exceptionnels où toutes les parties n'ont pas les moyens de faire autrement du fait qu'aucune d'elles n'a de l'expérience et de connaissances particulières dans le domaine, il est évident que l'établissement de la preuve de la violation de leurs obligations ne posera aucune difficulté et leur responsabilité mise en œuvre.

De là, il est évident de reconnaître la valeur de l'œuvre à partir de la qualité des règles adoptées. En effet, le législateur OHADA a opéré une démarcation et un retour au droit commun des contrats<sup>142</sup>. La démarcation est évidente lorsque, d'une part, rejetant la théorie des vices du consentement, il récuse l'annulation du contrat comme sanction de la réticence, des fausses déclarations ou dol de l'expéditeur que du transporteur; d'autre part, lorsqu'il édicte des sanctions spécifiques (d'une côté, refus de transport, déchargement, destruction ou neutralisation des marchandises; de l'autre, perte de tout droit d'invoquer une cause d'exonération et perte du bénéfice de la prescription annale et de celui du plafonnement de l'indemnité). Ce faisant, le législateur OHADA confère au transporteur un pouvoir unilatéral pour mettre un terme au contrat de transport avec l'anéantissement de ses effets. Une telle option permet de conclure que le droit OHADA s'inscrit dans la nouvelle tendance qui se renforce dans le droit contemporain des obligations de favoriser des solutions qui tendent à la survie du contrat et non à inciter ou conduire à sa disparition (confirmation ou régularisation, réfaction du contrat). De même, le droit OHADA apporte en quelque sorte «sa pierre» à l'unilatéralisme qui se développe en matière contractuelle, faisant ainsi écho à la jurisprudence de la Cour de cassation française qui reconnaît désormais à un créancier de mettre fin de façon unilatérale au contrat, à ses risques et périls, en raison de la gravité du comportement de son cocontractant.

Par contre, il y a recours au droit commun quand l'AUCTMR fait application des règles de la responsabilité civile contractuelle avec cependant quelques nuances, notamment à propos de la sanction de la déclaration mensongère, de documents, espèces ou marchandises de grande valeur.

Selon le professeur André AKAM AKAM, ce choix «dialectique» du droit OHADA procède d'un véritable pragmatisme juridique qui, au gré des impératifs économiques ou moraux, l'amène soit à adopter des règles originales qui interfèrent sur la théorie générale du contrat, soit à reconduire des solutions qui sont simplement une application du droit commun, ce qui témoigne de ce qu'un droit spécial ne saurait avoir la prétention de régir de manière exclusive une matière, si particulière soit-elle<sup>143</sup>. Au final, l'AUCTMR est la preuve que la juxtaposition des règles générales et des règles spéciales n'est pas forcément conflictuelle et peut conduire au renouveau de la pensée juridique<sup>144</sup>.

<sup>142</sup> Voir A. AKAM AKAM, *Op. Cit.*, p. 1684.

<sup>143</sup> *Ibidem*.

<sup>144</sup> Sur l'opposition entre droit commun et droit spécial, voir R. GASSIN, *Lois et droit commun*, Dalloz 1961, chron., p.91; F. GRUA, *Les divisions du droit*, RTD civ. 1993, p.59; F. POLLAUD-DULIAN, *De quelques avatars de l'action en responsabilité civile dans le droit des affaires*, RTD com. 1997, p.349; *Du droit commun au droit spécial – et retour*, in *Mélanges Y. GUYON* (Aspects actuels du droit des affaires), Dalloz, 2003, p.925.

Enfin, cette étude aura permis de se rendre compte de l'effort d'adaptation et d'internalisation des nouvelles orientations des relations contractuelles et qui visent notamment à mettre à la charge des parties, outre les obligations classiques, des obligations nouvelles de bonne foi, de solidarité, de collaboration et de transparence dont le but est essentiellement de favoriser la survie et l'exécution du contrat. Seule la pratique permettra d'apprécier à sa juste valeur l'impact réel d'une telle avancée du droit des transports terrestres dans les États membres de l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires.