Recherche sur l'équilibre dans l'exécution du contrat de transport de marchandises par route : étude comparée droits OHADA et français : essai de contribution à la législation communautaire OHADA

Ali Sidibe

▶ **To cite this version:**

Ali Sidibe. Recherche sur l'équilibre dans l'exécution du contrat de transport de marchandises par route : étude comparée droits OHADA et français : essai de contribution à la législation communautaire OHADA. Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2019. Français. NNT : 2019PA01D057 . tel-02612768

HAL Id: tel-02612768
https://theses.hal.science/tel-02612768

Submitted on 19 May 2020

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

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

UNIVERSITÉ PARIS 1
PANTHÉON SORBONNE
ÉCOLE DOCTORALE
DROIT DE LA SORBONNE

DEPARTEMENT DE DROIT PRIVE

Recherche sur l'équilibre dans l'exécution du contrat de transport de marchandises par route : étude comparée droits OHADA et français

Essai de contribution à la législation communautaire OHADA

Sous la direction du Professeur Philippe DELEBECQUE

Présentée et soutenue par :

M. Ali SIDIBE

15/11/2019

Membres du Jury :

M. Frédéric **LECLERC**, Professeur, Université de Perpignan

M. Mostefa **MAOUENE**, Professeur, Université Sidi-Bel-Abbes, Algérie

M. Marius **TCHENDJOU**, Maitre de conférences à l'Université de Reims

Thèse pour l'obtention de doctorat en droit.

Paris 1 Panthéon Sorbonne

Thèse pour l'obtention de doctorat en droit

Présentée et soutenue par :

M. Ali **SIDIBE**

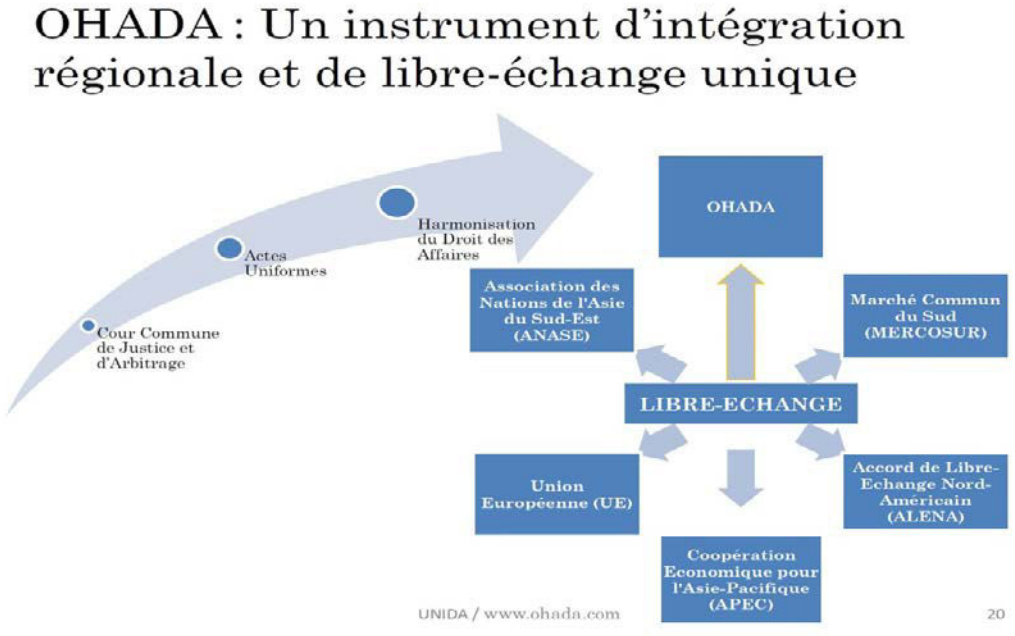
"**Recherche sur l'équilibre dans l'exécution du contrat de transport de marchandises par route : étude comparée OHADA et droit français**".

Sous la direction du professeur Philippe **DELEBECQUE**

.

PRÉSENTATION DE L'OHADA EN HUIT (8) SCHÉMAS :

Cartographie : OHADA, CEMAC, CEDEOA.



LES INSTITUTIONS

1. Les Institutions de l'Organisation

LES INSTITUTIONS

2. LA CCJA : clé de voûte des institutions de l'OHADA

- La CCJA est composée de treize (13) juges.
- la Cour a pour attributions essentielles :

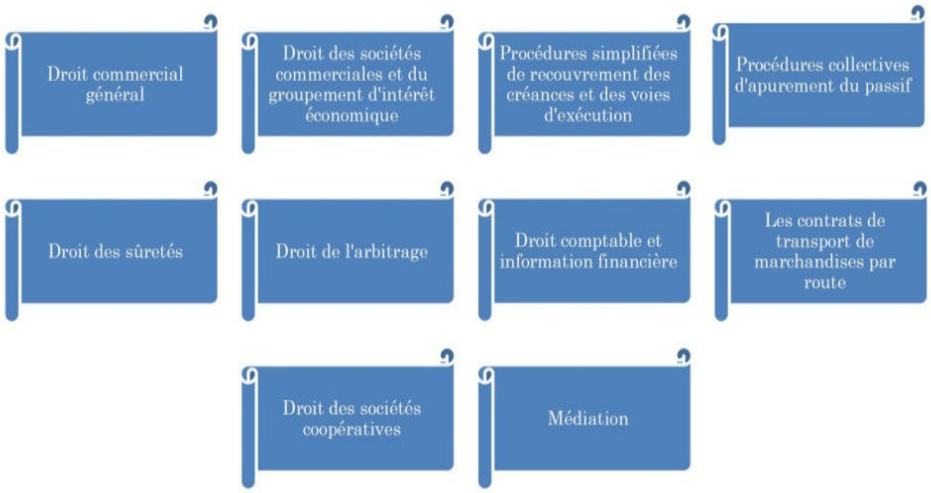
De connaître les pourvois contre les décisions rendues en application des Actes uniformes par les juridictions nationales en dernier ressort et en cassation, de juger au fond.

De donner des avis sur l'interprétation et l'application commune du Traité, des règlements pris pour son application et des Actes uniformes.

D'organiser et d'assurer le suivi des procédures d'arbitrage qui se déroulent sous l'égide de son centre d'arbitrage.

LES ACTES UNIFORMES

2. Les 10 Actes Uniformes



LES REFORMES EN COURS

1. Les Actes Uniformes

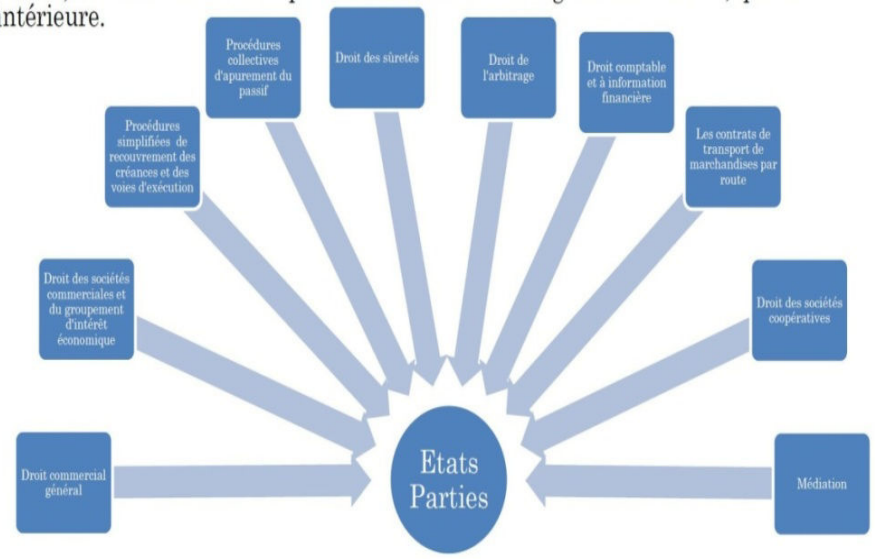
Avant-projets d'Actes Uniformes en étude

- L'harmonisation du droit du travail
- Les contrats spéciaux (sous-traitance et la franchise, contrats de partenariat public-privé)
- Conflit de lois, la circulation des actes publics, de la coentreprise ou joint-venture, la médiation commerciale sont des chantiers en cours

LES ACTES UNIFORMES

1. Application

Les Actes uniformes sont directement applicables et obligatoires dans les Etats parties, nonobstant toute disposition contraire de la législation interne, que ce soit antérieure.



LES REFORMES EN COURS

2. Les autres réformes

- **Informatisation du Registre du Commerce et du Crédit Mobilier (RCCM) au niveau national et local. Connexion des registres nationaux au registre central installé à la CCJA. Le registre de la CCJA est déjà opérationnel.**

- **Traduction des Actes Uniformes dans toutes les langues officielles de l'OHADA (en anglais, en espagnol et en portugais).**

- **Opérationnalisation du multilinguisme dans les travaux des institutions de l'OHADA, notamment dans les travaux du Conseil des ministres et à la Cour Commune de Justice et d'Arbitrage.**

- **Renforcement des capacités opérationnelles des commissions nationales OHADA.**

Remerciements :

À celui sans qui je ne serai pas ici, le bon Dieu, qui m'a donné les moyens nécessaires et qui a mis des bonnes personnes sur mon chemin.

À Monsieur Le Professeur Philippe DELEBECQUE, source inépuisable de la sagesse et de la bonté, il a bien voulu diriger mes travaux, dont son 1er coup de fil a été le catalyseur.

Les mots me manquent pour traduire la valeur humaine de l'homme qu'il est, de sa bienveillance et de ses conseils avisés. Qu'il reçoive ma reconnaissance sincère.

Aux membres du Jury :

Monsieur Frédéric LECLERC

Monsieur Mostefa MAOUENE

Monsieur Marius TCHENDJOU

Ils ont bien voulu honorer de leur auguste personne la soutenance de mes travaux, je voudrais qu'ils reçoivent ici, l'expression de ma très profonde gratitude et mes respects.

À mes parents Diaba MAREGA et Fousseyni SIDIBE.

À ma famille, mes enfants, mes frères et sœurs, Diokou BIDANESSY, Fatoumata SOW, Bakary SIDIBE, Sadio SIDIBE, Founè SIDIBE, Koura SIDIBE, Aichata dite Setou SIDIBE, Fatoumata dite Baye SIDIBE et plus particulièrement à Mahamadou SIDIBE et sa compagne Aissata DIARISSO pour son attention et son soutien. Ma sœur Binthily dite Maman et mon frère Mamoudou N'Faa SIDIBE, ma tante Kadiatou DIALLO, arrachés trop tôt à mon affection. À ma complice Marguerite M'BULI pour tous les sacrifices, leurs apports et leur soutien.

À mes amis et camarades des associations, notamment Ahmed SANGHO, Mamadou SOUARE, Marvin BOSSOU, Rachid REBAA, Sidi TOURE.

Au Ministère malien de l'équipement : Fousseyni MAIGA, S. BOUNDY

À tous ceux qui de près ou de loin qui ont contribué à mon succès, famille LACOMBE ; Que personne ne se sente oubliée.

Dédicace :

À tous ceux qui se battent pour faire avancer la pensée humaine.

Pensées pieuses à tous ceux qui sont morts sur ce chemin et les victimes de la route.

Le droit est la lumière des hommes vivants en société, l'homme en tant qu'héritier de la puissance créatrice de Dieu, a fait un miracle par l'invention des transports.

Liste des principales abréviations :

Agence Européenne de l'Environnement : **AEE**

Afrique Équatoriale Française : **AEF**

Afrique Occidentale Française : **AOF**

Acte uniforme : **AU**

Acte uniforme est employé pour désigner AUCTMR : Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route.

Acte Uniforme relatif aux Sûretés : **AUS**

Acte uniforme relatif au droit commercial général et des Groupements d'Intérêt économique : **AU – DSC et des GIE.**

Acte uniforme portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution : **AUPSRVE**

Acte uniforme portant organisation des procédures collectives d'apurement du passif : **AUPCAP**

Affaire : **aff.**

Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier : **AGEROUTE**

Alinéa : **al.**

Agence Nationale de Sécurité Routière : **ANASER**

Article : **art.**

Assemblée plénière : Ass**. Plen.**

Assemblée plénière de la Cour de cassation : **Cass. ass. Plén**

Autorité Routière - Fonds d'Entretien Routier : **AR-FER**

Bill of Lading: Connaissement maritime B/L

Bon A Délivrer : **BAD**

Bon A Enlever : **BAE**

Bulletin des arrêts de la Cour de cassation (chambre criminelle) : **Bull. crim.**

Bulletin des arrêts de la Cour de cassation (chambres civiles) : **Bull. civ**

Bulletin des transports : **BT**

Bulletin des transports et de la logistique : **BTL**

Bulletin des transports internationaux ferroviaires : **BTI**

Bulletin rapide de droit des affaires, Francis Lefebvre : **BRDA**

Bulletin du registre du commerce et des sociétés : **Bull. RCS**

Cassation : **cass.**

Cellule Technique des Réformes du Cadre des Affaires : **CTRCA**

Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Afrique de l'Ouest : **CEDEAO**

Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale : **CEMAC**

Chambre : **ch.**

Chambre d'accusation : **ch. acc**.

Chambre arbitrale : **ch. arb.**

Première ou deuxième chambre civile de la C. cassation : Cass. civ. (1 ou 2).

Section commercial de la chambre civile de la Cour de Cassation : **Cass. civ. Sect. com.**

Chambre commerciale de la Cour de cassation : **Cass. Com.**

Chambre des requêtes de la Cour de cassation : **Cass. req.**

Chambre de commerce internationale : **CCI**

Chambre de Commerce d'Industrie et d'Agriculture de Dakar : **CCIAD**

Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte d'Ivoire : **CCI-CI**

Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali : **CCIM**

Cour Commune de Justice et d'Arbitrage : **CCJA.**

Chambre du conseil : **ch. cons.**

Chambre correctionnelle : **ch. corr.**

Chronique : **chron.**

Chronologique : **chronol.**

Circulaire Circ.

Circulaire interministérielle : **Circ.intermin.**

Circulaire ministérielle : **Circ. min.**

Code des assurances : **C. assur.**

Code de l'aviation civile et commerciale : **C. aviation**

Code civil : **C. civ.**

Code de commerce : **C. com.**

Code de la consommation : **C. consom.**

Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure : **C. dom. publ. fluv.**

Code des douanes : **C. douanes**

Code de l'environnement : **C. env.**

Code pénal : **C. pén.**

Code des ports maritimes : **C. ports mar.**

Code de procédure civile : **CPC**

Code de procédure pénale : **C. pr. pén.**

Code de la route : **C. route**

Code du travail : **C. trav.**

Collection : **coll.**

Commission des clauses abusives : **CCA**

Commission nationale de l'informatique et des libertés : **CNIL**

Commission des Nations Unies pour le Droit du Commerce International : **CNUDCI**

Communauté économique européenne : **CEE**

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le Développement : **CNUCED**

Conseil d'État : **CE**

Conseil Malien des Chargeurs : **CMC**

Conseil Malien des Transporteurs Routiers : **CMTR**

Convention : **conv.**

Convention inter-états de transport routier de marchandises diverses : **C.I.E.T.R.M.D.**

Convention relative au Transport International de marchandises par route : **C.M.R.**

Cour d'appel : CA

Cour de cassation : C. **Cass.**

Dalloz : D.

Dalloz Affaires : **D. aff.**

Dalloz analytique : **DA**

Dalloz critique DC

Dalloz (Encyclopédie) : **Rép. civ. Dalloz**

Dalloz (hebdomadaire) DH

Dalloz (Jurisprudence générale) : **Dalloz jur. gén.**

Dalloz périodique : **DP**

Dalloz (Recueil) : **D.**

Dalloz Répertoire méthodique et alphabétique de législation, de doctrine et de jurisprudence : **Rép. méth. Dalloz**

Dalloz, Répertoire pratique : **Rép. prat. Dalloz**

Décembre : **déc.**

Décision : **déc.**

Décret : **D.**

Déclaration Unique de Douane : **DDU**

Délibération : **délib.**

Département : **dpt**

Département d'outremer : **DOM**

Direction Générale des Douanes : **DGD**

Direction Nationale du Commerce et de la Concurrence : **DNCC**

Direction Nationale des Routes : **DNR**

Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux : **DNTTMF**

Droit européen des transports : **Dr. eur. transp.**

Droit maritime français : **DMF**

Ecole Régionale Supérieure de la Magistrature : **ERSUMA**

Édition : **éd.**

Electronic Interchange Receipt : **EIR**

Entrepôts maliens : **EMA**

Entrepôts maliens en Côte d'Ivoire : **EMACI**

Entrepôts maliens au Sénégal : **EMASE**

Fascicule : **fasc.**

Fédération maritime de Côte d'Ivoire : **FEDERMAR**

Équivalent Conteneur de 40' : **FFE**

Fiscal/ité: **fisc.**

Fluvial : **fluv.**

Fonds Européen de Développement : **FED**

Gazette des communes : **Gaz. cmes**

Gazette européenne : **Gaz. eur.**

Gazette du Palais : **Gaz. Pal**.

Gazette des tribunaux : **Gaz. trib.**

Gazette des tribunaux du Midi : **Gaz. trib. Midi**

Général : **gén.**

Grands arrêts Jurisprudence civile : **GAJ civ.**

Grands arrêts Jurisprudence commerciale : **GAJ com.**

Ibidem : **ibid.**

Idem : **id.**

Indice de Développement Humain : **IDH**

Institut de droit international de transport : **I.D.I.T.**

Institut international pour l'unification du droit privé : **UNIDROIT**

Institut National de Formation en Équipement et Transport : **INFET**

JurisClasseur (Encyclopédies) : **J.Cl.**

JurisClasseur périodique Édition Administrations et Collectivité territoriales : **JCP A**

Juris Classeur périodique Édition Avoués : **JCP A**

Semaine Juridique édition Générale : **JCP. G**

Journal de droit international (Clunet) : **J.D.I.**

JurisClasseur périodique Édition Entreprises et affaires : **JCP E**

JurisClasseur périodique Cahiers de droit de l'entreprise : **Cah. dr. entr.**

JurisClasseur périodique Édition générale : **JCP G**

JurisClasseur périodique Éditionnotariale et Immobilière : **JCP N**

Juri social : **Juri soc.**

Journal officiel : **J.O.**

Loi : **L.**

Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence : **LGDJ**

Nouveau Code de procédure civile : **NCPC**

Numéro : **n°**

Observations : **obs.**

Observatoire de la Célérité des Opérations de Dédouanements : **OCOD**

Office Ivoirien des Chargeurs : **OIC**

Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du droit des Affaires : **OHADA**

Organisation Mondiale du Commerce : **OMC**

Organisation Mondiale de la Santé : OMS

Observatoire des Pratiques Anormales : **OPA**

Observatoire des Transports : **OT**

Opere citato : **op. cit.**

Ordonnance : **ord.**

Page : **p.**

Petites affiches (Les) : **LPA**

Produit Intérieur Brut : **PIB**

Plénière : **plén**.

Parité de Pouvoir d'Achat : **PPA**

Procès verbal : **PV**

Presse Universitaire de France : **PUF**

Presse Universitaire d'Aix-Marseille : **PUAM**

Rapport : **rapp.**

Recueil des décisions du Conseil d'État : **Lebon**

Recueil Sirey ou suivant : **S.**

Revue des contrats : **RDC**

Revue critique de droit international privé : **Rev. crit. DIP**

Revue de droit des affaires internationales : **RD aff. int**.

Revue de droit international privé : **RDIP**

Revue de droit pénal et de criminologie : **RD pén. crim.**

Revue générale du droit des assurances : **RGDA**

Revue internationale de la concurrence : **RI conc.**

Revue internationale du droit comparé : **RID comp**.

Revue internationale de droit économique : **RID éco.**

Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports : **Rev. Scapel** Schéma de Libre Échange : **SLE**

Sommaire : **somm.**

Appellation du système douanier informatisé Sydonia : **SYDAM**

Tome : **t.**

Tribunal de commerce : **T. com.**

Termes de Référence : **TDR**

Transit Routier Inter-Etats : **TRIE**

Revue internationale de droit maritime : **RID mar.**

Revue de jurisprudence commerciale : **RJ com.**

Revue de jurisprudence de droit des affaires : **RJDA**

Revue Lamy Droit civil : **RLDC**

Revue droit des transports : **R.D.transp**.

Revue trimestrielle de droit civil : **RTD civ.**

Revue trimestrielle de droit commercial et de droit Economique : **RTD com**

Travail Supplémentaire Douane : **TS**

Tribunal de grande instance : **TGI**

Tribunal d'instance : **TI**

Tribunal maritime commercial : **T. mar. com.**

Tribunal arbitral : **T. arb**.

Union européenne : **UE**

Union Économique et Monétaire Ouest Africain : **UEMOA**

Voir : **V.**

Volume : **vol.** Voyons : **Voy**

Sommaire :

INTRODUCTION : Présentation du transport routier dans l'espace Ohada ……..20

1ERE PARTIE : L'exécution du contrat de transport……....55

TITRE I Les prestation intellectuelle et matérielle :……...57

SOUS TITRE I. L'information dans l'exécution du contrat de transport : ….58

CHAPITRE I. Les obligations d'information :……61

CHAPITRE II. L'étendue des obligations d'information:……107

SOUS TITRE II Le déplacement de la marchandise :……...139

CHAPITRE I La livraison de la marchandise :……..…141

CHAPITRE II. Le refus de livraison :……...163

TITRE II. La prestation financière :……...187

SOUS TITRE I. Le paiement du prix du transport :……..189

CHAPITRE I. Le paiement du prix convenu :……..190

CHAPITRE II Le paiement d'un autre prix :…….201

SOUS TITRE II Les garanties de paiement :……218

CHAPITRE I. Le droit de rétention du transporteur :……....219

CHAPITRE II Les actions en recouvrement du prix et le privilège du voiturier :……242

CONCLUSION 1ère partie :……263

2ème PARTIE. L'inexécution du contrat :…….....267

TITRE I. Les sanctions de l'inexécution :…….....268

SOUS TITRE I. La responsabilité contractuelle du transporteur :……...269

CHAPITRE I. Le régime de la responsabilité contractuelle :……...271

CHAPITRE II. La mise en œuvre de la responsabilité du transporteur:……283

SOUS TITRE II. Les autres sanctions :…….322

CHAPITRE I. L'exécution forcée :……323

CHAPITRE II. La résolution pour inexécution :……...336

TITRE II Libérations :……349

SOUS TITRE II Les sources de libération du transporteur :…….350

CHAPITRE I. Les exonérations de responsabilité :……..351

CHAPITRE II Les limitations de responsabilité :…….369

SOUS-TITRE II. Les autres sources de libération et le rétablissement de l'équilibre contractuel :……..408

CHAPITRE I. Le droit des parties de ne pas s'exécuter :…….409

CHAPITRE II. Faculté d'exécuter autrement et le droit de retrait: Le rééquilibrage du contrat.....426

CONCLUSION 2ème partie :…….....….443

CONCLUSION GENERALE :…….447

Bibliographie : …….…….....455

Annexes : …….....529

Indexe alphabetique :……..……..569

Table des matières :…….....575

INTRODUCTION : PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DANS L'ESPACE OHADA

Section I. Vitalité et faiblesse du transport routier :

Flux et circulation de tout, y compris les bactéries[1], quand on regarde de près, les transports sont de miracles jadis réservés aux dieux. Le mythe de lévitation du « tapis volant » en est une preuve[2]. Ce n'est plus une illusion, ni une science-fiction, encore moins de jeux vidéos, le déplacement aidé des corps et des matières, avec vitesse spectaculaire, par la terre, les fleuves, la mer, les airs, et l'espace, le transport résulte sans doute du génie humain.

Allons nous voir maintenant que, le transport routier des marchandises connait un développement spectaculaire, et l'essor de l'internet devra booster cette tendance (§I). Des problèmes d'infrastructure et sécuritaires sont des défis majeurs à relever (§II).

§I. Vitalité du transport routier :

Depuis un siècle, le droit de transports est en pleine agitation. Cela est vrai, car il vit, et nul ne peut ignorer le caractère essentiel du transport routier national et international de marchandises pour le développement socio-économique, politique et sécuritaire. L'interdépendance qui existe entre les différents secteurs d'activités ainsi que les zones géographiques d'un pays, d'une part, et la globalisation économique, d'autre part, obligent les différents États à entretenir entre eux d'intenses réseaux d'échanges commerciaux. Aucun pays du monde aussi grand soit-il ne peut vivre en isolation totale. Force est de s'ouvrir aux autres, cela est une question de vie et de survie. Parce que les transports lient la nature, la pensée, la survie, il est évident que le transport

[1]La peste noire de 1347 qui suit les routes du commerce ; le sida apparu au Congo Léopoldville, se retrouve partout dans le monde aujourd'hui, etc.

[2]Dans la mythologie perse et arabe, selon la légende, le roi Salomon (Souleymane) possédait un tapis volant. Aussi, Dans le saint Coran, on peut lire dans la sourate *Al-Isrâ*, verset 1 : (le voyage nocturne). Ce voyage est suivi par le « *Miraj* » (ascension), moment où le prophète Mohammad ibn Abdoulaye, (Paix et Salut sur lui) est monté aux cieux puis descendu aux enfers en compagnie de l'ange Gabriel (Saïd 'na Jibril) sur une monture appelée « *Bouraq* ». Elle l'amena sur le mur du temple à Jérusalem, puis dans les sept cieux, rencontrer, tour à tour, Adam, Issa (Jésus), Yahya (Jean Baptiste), Yousouf (Joseph), Idriss (Hénoch), Harouna (Aaron), Moussa (Moïse), Ibrahim (Abraham) enfin le créateur « Allah ». Pour le développement de ce *« Miraj* », v., Ibn Abbas, compagnon du Prophète (m.67/686), *al-Isrâ wa'l-miraj* ; ou tout autres grands recueils de *hadith (actes du prophète Mohammad).*

routier représente de nos jours un maillon très essentiel de la politique d'intégration économique des États, tant sur plan international qu'interne. Dans ce sens, les activités du secteur s'inscrivent dans la promotion d'une croissance accélérée, durable, créatrice d'emplois et d'activités créatrices de revenus. Le secteur des transports peut, en effet, être considéré comme un catalyseur de la vie économique et assurer les fonctions fondamentales comme de :

- surmonter les distances pour que fonctionne l'économie,
- développer et enrichir les relations humaines,
- développer l'espace économique,
- favoriser l'accès des populations aux services sociaux de base,
- innover l'organisation du transport,
- compléter la vente[3].

Justement, sur ce dernier point, compte tenu du nombre croissant des marchandises à déplacer ainsi que du nombre tout aussi élevé des voyageurs, le développement des transports est un défi partout, qui consiste, à étendre et améliorer la qualité du réseau des transports et à assurer des services de transports modernes et efficaces. Ce pari se traduit par une révolution qui se présente comme l'un des faits économiques et sociaux les plus importants depuis la seconde moitié du 19ème siècle. De ce point de vue, on observe, spécialement depuis quelques années, d'évolutions majeures dans les techniques et l'économie de transports, de réformes législatives dans le domaine[4]. La vitesse et les capacités toujours croissantes des engins de transport conduisent à des résultats spectaculaires. L'avion et le navire, militaires et civils en sont des témoins privilégiés. Dans les transports ferroviaires, le TGV a révolutionné le transport continental en Europe. Bien

[3] Il constitue le complément nécessaire de la vente. Il faut noter de passage que les deux opérations sont économiquement liées, même si elles donnent lieu, sur le plan juridique à deux contrats distincts. Sur ce point, voy. DELEBECQUE Philippe, *vente internationale et transport maritime*, Mélanges Christian MOULY, p. 349 et s.; TASSEL (V. Y.), *le transport dans les ventes maritimes*, Mélanges Pierre BONASSIES, éd., Moreux, 2001, p. 345 et s., également

[4] En France, la multiplication des modes de transports, le besoin d'instaurer une législation transnationale qui permet de répondre aux nécessités des communications internationales, sont certainement pour beaucoup dans cette « évolution ascendante du contrat de transport » ; voy. Josserand, *Mémoires et travaux de l'institut scientifique d'études des communications et transports,* « Évolution ascendante du contrat de transport au cours du XIX et du XX siècle ». 1939, p.13

que ces technologies nouvelles n'aient pas amorcé vraiment les terres africaines [5], le continent demeure un espace de prédilection de transport routier[6].

En Afrique, en dépit des insuffisances d'infrastructures, des contraintes environnementales et des défis sécuritaires, le transport des marchandises par route ne cesse de se développer et aucune solution alternative ne semble pouvoir infléchir de manière significative cette tendance[7]. Particulièrement à l'Ouest et au Centre du continent noir, le transport par route constitue le principal moyen de communication et de rapprochement des populations, aussi bien, au plan économique, social et culturel[8]. Dans ces États de l'Ouest et du Centre de l'Afrique, membre de l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA), la route concerne entre 60 et 90% des déplacements de personnes et des marchandises[9]. Le transport routier étant garant du désenclavement et de l'approvisionnement du pays, il est le mode de transport prédominant en République du Mali, comme dans tous les États continentaux, et requiert une attention spéciale et des interventions à différents niveaux. Dans ce vaste pays à cheval sur Maghreb et l'Afrique noire, d'une superficie de 1 241 238 km^2, à 2/3 désertiques et sahéliens, le budget alloué au secteur des transports est d'environ 130 milliards de F. CFA (l'an 2015) et varie d'une année sur l'autre entre 10% et 15% du budget total de l'État[10]. De part son caractère enclavé par sept (7) pays [11], le développement socio-économique du Mali est tributaire des transports routiers internationaux de marchandises.

---

[5] À l'exception de quelques États comme l'Afrique du Sud ou les États de l'Afrique du Nord.

[6]BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA C*ossi* Dorothé*, Droit des contrats de transport de marchandises par route*, Agence Universitaire de la Francophonie, collection Droit uniforme Africain, réalisation Juriscope, Bruylant, 2006, p.3 et s.

[7] Même, le développement spectaculaire de l'internet ne peut rien.

[8] *Op. cit*. Victor Emmanuel BOKALLI, Dorothée COSSI SOSSA, *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, p. 1, n° 1.

[9] Voy. N'GUESSAN N'guessan, « La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne », Banque mondiale et commission Économique pour l'Afrique (Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne) », *document d'analyse SSATP,* n° 3F, mai 2003, p. 7 et 8. (en accès libre sur internet).

[10] Voy., « Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement », Juillet 2015, *le Gouvernement du Mali*. Ce budget nous semble insuffisant au regard des besoins de financement du secteur.

[11] Algérie, Burkina Faso, Côte d'ivoire, Guinée Conakry, Mauritanie, Niger, Sénégal.

On ne discute donc pas de la prépondérance du transport terrestre de marchandises, de la nécessaire vitalisation des chemins de fer[12] dans les pays continentaux comme le Burkina Faso, la Centrafrique[13], le Mali[14], le Niger[15], le Tchad[16], tous membres de l'OHADA, sont situés à plus de mille kilomètres de la mer[17] ; Or le pétrole du Tchad, l'or ou le coton du Mali[18], l'uranium du Niger doivent être exportés. Dans l'autre sens, les produits manufacturés de l'Europe ou de l'Asie, des denrées de première nécessité, notamment le riz, la farine, le sucre, le lait, doivent être importés obligatoirement. Sur le plan interrégional, le Mali en tant que pays d'élevage par excellence, exporte par route ses bovins ou ovins[19], et importe des poissons du Sénégal ou des maniocs, de coco de la Côte d'Ivoire ou de mangues de la Guinée Conakry, des tissus de la Mauritanie. Le transport routier, on le voit bien, est réellement indispensable pour la survie de la population et la stabilité de ces pays.

Pour répondre à ces besoins, le transport routier bénéficie d'un vaste réseau d'infrastructures par rapport aux autres modes de transport:

Au Mali, on connait un accroissement spectaculaire de la motorisation conjugué à la forte croissance démographique et à l'urbanisation galopante. Le réseau routier compte 4621 liaisons totalisant un linéaire de 89.024 km, correspondant à une densité cible de 7,17 Km/100 Km² dont 21 681 km aménagés. Cette densité est l'une des plus faibles du monde et de la sous

---

[12] Au Mali, le transport ferroviaire repose sur une ligne à écartement métrique unique qui relie Dakar à Bamako sur 1 286 km dont 642 km au Mali et dessert à l'état normal 24 gares dans le pays. La ligne est en mauvais état sur tout le linéaire. La réhabilitation de la ligne Dakar- Bamako, les projets d'interconnexions régionales étudiés par la CEDEAO et l'UEMOA ainsi que la construction de lignes pour l'exploitation de gisements miniers constituent les perspectives de développement du transport ferroviaire.

[13] Bangui, 1802 km du port de Douala (Cameroun), 1710 km du port de Pointe Noire (Congo), et 1524 km du port de Matadi (R.D. Congo). Communauté économique : TIPAC/CEMAC/UDEAC.

[14] Sa contribution au PIB national est passée de 3,61% en 2010 à un taux de 5% en 2013 (source officielle).

[15] Capitale, Niamey, 1060 km du port le plus proche de Cotonou (Benin) Communauté économique, TRIE/CEDEAO

[16] La capitale, N'Djamena, située entre 1577-1725 selon les routes, du port de Douala (Cameroun), Communauté économique : TIPAC/CEMAC.

[17] Bamako, la capitale du Mali et son principal pôle économique est, située à 1250 km du port de Dakar (Sénégal) 1er port d'importation, à 1249 km du port d'Abidjan (Côte d'ivoire) 1er port d'exportation, à 2071 km du port de Lomé (Togo) avec transit au Burkina - Faso. Communauté économique : UEMOA, CEDEAO, REAO, TRIE.

[18] L'or et le coton, les deux piliers du Mali passent nécessairement par la route; voy. : http://maliatt2002-2012.net/spi.php?article1642

[19] Nous verrons plus loin, le transport d'animaux vivants de l'article 17-2 f. de l'Acte uniforme.

région (3,1 km/100 km^2 pour la CEDEAO et 4,7 km/100 km^2 pour le continent africain), mettant ainsi en exergue le degré d'enclavement du pays. Cet investissement représente un patrimoine d'environ 2 200 milliards de FCFA.

Le transport routier bénéficie également d'une grande part du marché des transports : 34 sociétés sont formellement établies dans ce pays et possédaient 90 891 unités de parc de véhicules commerciaux en 2013[20], contre une seule société de chemin de fer, « Transrail »[21] mourante, et une seule société de navigation « COMANAV »[22].

Le transport routier se porte donc mieux par rapport au trafic relatif aux marchandises transportées par la TRANSRAIL : 246 653 tonnes en 2013 contre 253 091 tonnes en 2014 et le nombre de passagers transportés est par contre en chute libre (81 895 en 2014 contre 85 931 passagers en 2012)[23]. Près de la moitié (46%) du trafic Dakar-Bamako est conteneurisé. Il faut dire que devant la concurrence des compagnies routières qui se développent de plus en plus, l'avenir du transport ferroviaire passe par des investissements massifs dans l'infrastructure après une réorganisation du secteur, puisque le réseau ferroviaire rencontre les contraintes suivantes : le mauvais état de la ligne existante ne permet pas au transport ferroviaire de véritablement concurrencer la route ; le non-respect des engagements de la convention de concession par les parties ; la nécessité d'une réforme institutionnelle pour établir le cadre qui permettrait de tirer au mieux des investissements d'infrastructure et de dynamiser le transport ferroviaire ; le manque de ressources pour la

---

[20] …Mais vétustes et mourants, voy. Document officiel, « Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement », Juillet 2015. Le parc de véhicules comptait en 2007, 167 245 véhicules automobiles et environ 450 000 engins à deux roues ; sur ce point, voy. « *Communiqué du conseil des ministres de la République malienne* », 11 décembre 2008.

[21] Société Concessionnaire des Chemins de Fer du Mali et du Sénégal : le chemin de fer Dakar – Bamako est exploité en concession par la société TRANSRAIL S.A depuis 2003 avec beaucoup de difficultés liées entre autres à un coût élevé de réhabilitation de l'infrastructure (1 286 km de rail dont 642 km au Mali ; La ligne est en mauvais état sur tout le linéaire) et du niveau bas du trafic. Le transport ferroviaire a assuré plus 40 millions de voyageurs km par an entre 2012 et 2014 : voy. « Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement », *Gouvernement du Mali*, juillet 2015, p. 6.

[22] Compagnie Malienne de Navigation : le principal opérateur qui assure la navigation sur le fleuve Niger est la COMANAV à laquelle s'ajoute un transport informel exercé par des pinassiers et des piroguiers. Les piroguiers assurent un transport de courte distance, inaccessible pour les autres bateaux, et des liaisons entre les rives, donc un transport rural (la capacité moyenne d'une pirogue est de 0,5 à 6t.). Par contre, les pinasses assurent un transport de plus grande distance de type interurbain (la capacité moyenne d'une pinasse est de 40 à 50 t avec un tirant d'eau de 1 à 1,25m). Quant à la COMANAV elle assure un transport public de passagers interurbains, de petit fret et de fret lourd (engins de chantier, carburant, etc.) .

[23] La part du marché perdu par le rail, est sans doute récoltée par les autocars en plein essor.

construction de nouvelles lignes ferroviaires. Face à ces difficultés, nous sommes heureux de savoir que les gouvernements du Mali et du Sénégal ont adopté en 2010 un nouveau schéma institutionnel pour dynamiser l'activité ferroviaire sur l'axe Dakar-Bamako. C'est dommage qu'à l'heure le constat est décevant puisque rien n'ait été fait dans sa mise en œuvre.

Le transport routier se porte mieux par rapport au transport fluvial aussi. En effet, la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV) dispose seulement d'une flotte constituée de cinq (5) bateaux courriers dont trois (3) très vétustes pour le transport mixte des personnes et des marchandises, 1 pétrolier, 1 remorqueur, 1 pousseur et 18 barges d'une capacité de 200 tonnes chacune. Le Mali dispose de nombreux biefs navigables sur les fleuves Sénégal et Niger totalisant 2 334 Km de voies, mais qui ne sont navigables que sur 4 à 7,5 mois par an. Il s'agit de : Niger Nord : Koulikoro - Gao (1 308 km) ; Niger sud : Bamako - Guinée (143 km) ; Sénégal : Kayes - Sénégal (100 km) ; des biefs et canaux secondaires (783 km). Treize (13) ports « formels » disposant d'au moins un poste à quai, sont aménagés sur ces biefs. Koulikoro, situé à 60 km de la capitale Bamako et 2ème région administrative du Mali est le plus important. Seuls les ports de Koulikoro et Mopti disposent de grues, mais tous ces ports disposent en général de magasins. Il y a aussi de nombreux ports « informels » utilisés par les pinasses et les pirogues. Alors que les artisans transporteraient chaque année environ 100 000 tonnes de marchandises et 100 000 passagers, les trafics assurés par la COMANAV diminuent d'année en année et sont passés de 16 300 tonnes de marchandises en 2009 à 7 095 tonnes en 2013 et de 8 200 passagers en 2009 à 6 767 passagers en 2013 (soit 10 fois moins que les artisans). Pour cause, et en plus des contraintes physiques qui ne rendent navigables, le fleuve que quelque mois par an, le trafic fluvial au Mali est limité, pour nous, par les contraintes suivantes : le manque d'équipement et l'entretien des ports; le faible niveau d'intégration dans un système multimodal ; le manque de ressources pour assurer le financement du secteur ; l'inexistence d'un Code fluvial sur le Niger et le non-respect des normes de sécurité.

Nous voulons plaider pour l'élaboration d'un Code fluvial, nécessaire pour assurer de meilleures conditions de travail et de sécurité et pour assister le secteur informel tant d'importance à se moderniser. Il faut aussi financer le « volet navigation de l'OMVS » qui prévoit l'amélioration du chenal navigable du fleuve Sénégal jusqu'à Ambidédi (dans la région de Kayes, 1ère région administrative du Mali).

Par ailleurs, le Mali dispose zéro (0) compagnie aérienne. Cependant, le pays possède 26 aéroports et aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, dont cinq reçoivent des vols réguliers. Six (6) aéroports sont ouverts au trafic international. Il s'agit de : Bamako Sénou[24], Kayes, Sikasso, Mopti, Gao et Tombouctou. Toutefois, seuls les aéroports de Bamako Sénou, Tombouctou, Gao et Mopti reçoivent un trafic conséquent. Il faut noter que, l'aéroport Président Modibo Keita Bamako Sénou est aujourd'hui aux meilleurs standards internationaux en matière de qualité de service, de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement.

In fine, cette vitalité du transport routier et les politiques d'aménagement permissives en matière de transport routier ne sont pas sans conséquence pour l'environnement, car le développement actuel est particulièrement non durable. Pour l'essentiel, les infrastructures et les modes de fonctionnement, contribuent beaucoup à la destruction de la nature et à l'érosion de la biodiversité. Par leur configuration actuelle, très dépendante des énergies fossiles et nos modes de vie, les derniers chiffres et statistiques du climat en France et dans le monde, publiés en novembre 2017 à l'occasion de la COP23 (à Bonn), révèlent que les transports constituent au niveau mondial, la 2ème cause d'émission de gaz à effet de serre (24%). Dans le détail, il est marqué que le transport routier est responsable de 90 % des émissions de ce secteur[25].

En effet, si la mise en place d'infrastructures linéaires (routes, autoroutes, pistes, etc.) est un véritable atout pour la mobilité humaine, c'est aussi une véritable source de nuisances pour les milieux naturels. Fort heureusement, la question de la pollution atmosphérique commence à être véritablement intégrée dans les diverses politiques d'aménagement en matière de transport[26],

---

[24] Le plus important avec une superficie de 15 000 m^2, et 615 977 passagers en 2014. En pleine croissance (une augmentation de 14% entre 2012 et 2014), l'aéroport Président Modibo Keita Bamako-Sénou, pourrait atteindre 1500 000 passagers par an à l'horizon 2023 : *idem*, « Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement », *op. cit*.

[25] « Chiffres clés du climat France, Europe et Monde », éd. 2018, *Datalab,* n° 27 ; CGDD, nov, 2017, pp. 42-52, disponible en ligne.

[26] Des textes en portent les 1ères traces, certes encore faibles, notamment dans l'ordre juridique européen (politiques sectorielles), plus denses en droit interne français : par exemple l'article L. 1111-1 du Code des transports : « Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre ». Aussi, on a remarqué que l'écologie fut au centre des élections

mais les problématiques afférentes à la biodiversité particulièrement riche africaine trainent encore à être véritablement prises en compte, en dépit de quelques panneaux de signalisation classiques du Code de la route. Pourtant, la construction ou la modification d'infrastructures de transports présente un certain nombre d'inconvénients majeurs pour la diversité : mortalité de la faune par collision, dégradation et pollution des écosystèmes mais surtout, rupture des continuités écologiques par la « fragmentation des habitats »[27], reconnue mondialement comme l'une des plus grandes menaces qui pèsent sur la préservation de la diversité biologique[28]. C'est ainsi que, pour remédier à ces atteintes et contribuer à stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique[29], les lois Grenelle[30] ont institué le concept de « trame verte et bleue » (TVB), réseau formé de continuité écologiques terrestres et aquatiques, c'est-à-dire des lieux dits «réservoirs de biodiversité »[31] et de connexions entre ces réservoirs, dites « corridors écologiques »[32] afin de permettre aux espèces de se déplacer et d'accomplir leur cycle de vie dans des conditions favorables[33] ; des propositions chocs, telles interdictions du diesel et de l'essence dans Paris d'ici 2024 et l'horizon 2030[34] : un tel progrès n'est pas enregistré à notre connaissance dans un État membre de l'OHADA. Ainsi,

européennes du 16 mai 2019, qui a vu l'émergence des partis écologistes en France ou en Allemagne. Elle a fait de l'Europe Écologie Les Verts, la première force politique de gauche française. La gauche dans son ensemble a rassemblé plus du tiers des voix exprimées (près de 32 %). Les échos se font sentir en droit international : principe 1 de la Déclaration de Rio du 3-14 juin 1992 et articles 132 et 133 relatifs aux modes de transport viables de la Déclaration de Rio + 20 du 20-22 juin 2012. Conférence mondiale des Nations unies sur le transport durable, 26-27 nov. 2016, à Achgabat (Turkménistan), laquelle prône une refonte des systèmes de transports à l'aune du développement durable tout en les rendant plus accessibles et plus sûrs.

[27] La division des habitats naturels et des écosystèmes en parcelles plus petites et plus isolées.

[28] Rapport COST 341- « Fragmentation des habitats due aux infrastructures de transport », 2007, p. 12

[29] Voy. Code de l'environnement français, art. L. 371 sur l'objectif de la trame verte et bleue.

[30] Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 et loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 ; (v. p. 85 sur les obligations d'informations sociale et environnementale à la charge du transporteur).

[31] C. env. R 371-19 II

[32] Sur ce point, v. BONNIN Marie, *Les corridors écologiques. Vers un troisième temps du droit de la conservation de la nature ?*, L'harmattan, coll. Droit du patrimoine culturel et naturel, Paris, 2008, p. 270.

[33] C. env. R. 371-19 III.

[34] V. Plan climat présenté par la ville de Paris mai 2018, disponible en ligne : https ://api-site-cdn.paris.fr/images/100009.

comment concilier le progrès économique au transport durable ? Le débat est là mais difficile à manier et on ne s'en aventurera pas[35].

Il reste à reconnaitre les contraintes du transport international caractérisées par le libéralisme, la concurrence, la vente en ligne avec de plus en plus de livraison expresse, difficilement compatibles avec le transport durable ; les contraintes liées à l'internationalité des normes, étant attendu qu'à l'heure aucun pays signataire n'a respecté véritablement l'accord de Paris issu de la COP 21, y compris la France ; les contraintes liées à l'urbanisme tel que pensé ainsi : développer une ville c'est l'étendre et faire disparaitre les terres naturelles et agricoles, des grosses bagnoles partout, et demain être confronté à la lutte contre les gaz à effet de serre qui entraine 7 millions de décès chaque année et concerne 91 % des habitants de la planète ; et Plus de 90% des décès se produisent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire, principalement en Asie et en Afrique, suivis des pays à revenu faible ou intermédiaire des régions de la Méditerranée orientale, de l'Europe et des Amériques, soit plus d'un million de personnes en Afrique[36], au moins 48 000 personnes en France, plus de 500000 en Europe[37] ; et être confronté à des questions de recyclage massif de toute sorte de batteries électriques jusqu'aux déchets nucléaires, n'arrange point la durabilité du transport. Le district de Bamako à peine de récolter 24,82 milliards de F CFA en recettes[38], produit environs 1 620 tonnes de déchets par jour, seuls 21 % sont évacués, pour une population estimée à 3 millions[39].

En gros, la question est loin d'être résolue, surtout quand on sait que la faiblesse des mesures de lutte contre la pollution atmosphérique en Europe a conduit la Cour de Justice à créer une obligation de résultat à la charge des États membres de l'UE pour ramener les niveaux de pollution en deçà des

---

[35]Voy., les conclusions du colloque du Master 2 Droit des transports et de l'aéronautique, université Toulouse 1 Capitole : *Transports et développement durable*, sous la direction de Stéphane MOUTON et Éric NAIM-GESBERT, Préface de Corinne LEPAGE, ancienne ministre française de l'environnement, PUAM, 2019.

[36] Voy. Rapport OMS 2018 : https://www.who.int/fr/news-room/detail/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action

[37] Voy. AEE : https://www.eea.europa.eu/fr/highlights/la-pollution-atmospherique-reste-trop

[38] Seulement 5,86 milliards ont été réalisées, sur la période du 1er janvier au 31 mai 2019, au lieu de 24, 82 milliards prévus, soit 23, 61 % ; Voy. Communiqué issu de la session ordinaire de la Mairie du District de Bamako, mardi le 18 juin 2019.

[39] Harimakan Keita, 1er adjoint au maire du District de Bamako : Communiqué issu de la session ordinaire, mardi le 18 juin 2019.

seuils maximaux admissibles, ne donne pas guère d'échos particuliers. Que dire de la pollution dans les grandes villes chinoises [40], indiennes [41], mexicaines[42], etc.

À notre avis, il fallait songer depuis longtemps à la création de la ville autour du transport durable, c'est-à-dire celui respectueux de l'environnement dans sa diversité. Le salut passe par la réflexion sur la « durabilité du droit des transports », ou bien l' "environnementalité" du droit des transports ; une ville durable qui intègre la question du transport à bien des égards, que ce soit le développement des transports en commun propres, comme autobus à faible émission, covoiturage, etc. ; et puis un changement radical dans nos modes de vie est sans appel ; des normes durables dont l'effectivité est assurée par un organisme de contrôle supranational (ONU), si l'on veut sauver la terre.

À ce niveau, on rejoint le professeur Éric NAIM-GESBERT, quand il disait que le transport est « vital car il vit dans la vraie vie »[43]. Mais, force est de reconnaitre qu'en dépit de cette vitalité, des problèmes majeurs peuvent clouer le secteur de se développer et de jouer pleinement son rôle.

§II. Faiblesse du réseau routier et ses conséquences :

En dépit du caractère cardinal du transport routier dans l'économie des États de l'OHADA, et de nombreux efforts au cours des dernières années, il reste toutefois à relever qu'au niveau de cet espace, des goulots d'étranglement pénalisent les flux routiers. Les réseaux routiers présentent des faiblesses qui augmentent les délais et coûts de transport. À cela s'ajoute des problématiques propres aux corridors routiers régionaux, notamment une certaine lenteur dans les opérations de passage aux frontières et dans les opérations douanières terminales, ainsi que de parcs automobiles vieillissants qui n'améliorent pas les performances du transport. Il faut également noter comme fléau :

---

[40] 2015, on parle de 2,5 millions de mort pour la Chine : https://www.francetvinfo.fr/sante/environnement-et-sante/pollution-de-l-air-une-nouvelle-etude-revoit-le-nombre-de-morts-a-la-hausse_3229709.html

[41] Avec 1300 microgrammes par mètre cube (?g /m3) dans la capitale indienne, soit plus de 25 fois la limite de 50?g /m3 sur 24h recommandée par l'OMS, New Delhi est parmi les villes les plus polluées du monde : 1,1 million de décès prématurés en 2015 dans le pays.

[42] Mexique reste le pays le plus pollué de l'Amérique latine en 2019, au point que Mexico retire de la circulation les bus émettant de la suie.

[43]NAIM-GESBERT Éric, « Aux vertus de la transition écologique en matière de transports », *in transports et développement durable*, PUAM, 2019, p. 17

- le manque de routes
- l'engorgement du trafic dans les centres villes et l'insécurité routière ;
- l'insuffisance des ressources allouées à la construction ou réhabilitation des routes[44], à l'entretien routier[45] et le manque de ressources pour financer l'entretien périodique;
- l'insuffisance du contrôle et de la pénalisation des surcharges constituant des facteurs de dégradations précoces des routes[46] ;
- le manque d'outils adéquats de planification des projets routiers ;
- l'occupation anarchique des emprises des routes ;
- l'insuffisance d'une méthode précise de gestion routière et de programmation des travaux d'entretien routier ;
- l'inexistence d'un mécanisme adéquat pour la formation des PME en matière d'entretien routier ;
- l'insuffisance ou la vétusté du parc des matériels des PME évoluant dans le cadre de l'entretien routier ;
- l'insuffisance des moyens alloués aux unités déconcentrées pour le suivi du réseau;
- l'inadéquation du mode d'exécution des travaux d'urgences et travaux exceptionnels avec les procédures de passation de marchés publics en vigueur;
- l'insuffisance du réseau des pistes rurales permettant l'accès aux services sociaux de base et la desserte des zones de production ; par exemple au Mali, avec seulement un linéaire total de 37 304 km, correspondant à 3 170 liaisons, le réseau de pistes rurales est à 95% en très mauvais état et passable à 5%. Au regard de la responsabilité administrative telle que

[44] Mali, au stade actuel seuls 21 681 km sont aménagés et bénéficient plus ou moins d'un entretien régulier. Cet investissement représente un patrimoine d'environ 2 200 milliards de F CFA (source officielle).

[45] Mali, ils ne couvrent qu'environ 30% des besoins actuels d'entretien courant du réseau routier.

[46] Mali, le phénomène de surcharge représentait en 2012, une perte de 27 à 29 milliards de F CFA sur la valeur du patrimoine routier du Mali.

précisée par la Loi n° 95 – 034 portant Code des Collectivités Territoriales en République du Mali modifiée par les Lois n° 98 – 010 du 19/06/1998 et n° 98 – 066 du 30/12/1998 et la loi n°05-04/ du 22 juillet 2005 portant principe de classement des routes : « une route rurale ou piste rurale peut être définie comme toute route qui relève de la compétence des Communes rurales ».

- la multiplicité des intervenants dans le domaine de la construction des pistes rurales et l'absence d'une coordination efficace ;

- l'insuffisance dans la régulation du marché des transports de marchandises et des transports en commun ;

- le manque de professionnalisme des entreprises de transport : la majorité des transporteurs maliens exercent leurs activités de manière artisanale ou informelle, seulement 34 sociétés de transport y sont formellement établies. Toutefois, les progrès sont en cours, aujourd'hui, il existe six (6) grandes associations de syndicats de transporteurs routiers qui ont environ 300 membres et trois (3) syndicats de conducteurs routiers. Au 31 Décembre 2013, 20642 cartes de transport ont été émises. Dans le cadre de l'organisation des professionnels des chargeurs et transporteurs routiers, conformément aux recommandations de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), deux Établissements Publics à caractère Professionnel ont été créés. Il s'agit respectivement du Conseil Malien des Chargeurs (CMC) et du Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR).

- la vétusté du parc de véhicules et son inadéquation aux besoins de transport entraînant ainsi une concurrence au niveau des prix[47], qui ne permettent pas aux entreprises d'investir dans le renouvellement de leur matériel, qui en outre peut entrainer : un faible taux de rotations ; des temps d'arrêt élevés ; des coûts d'exploitation et des délais d'acheminement très élevés.

- L'augmentation constante du coût des carburants qui menace les avantages économiques qui pourraient être tirés de l'activité.

- L'insécurité.

[47] Mali, pour rappel, le parc de véhicules commerciaux était de 90 891 unités en 2013. Il est vétuste et inadapté avec 65% de plus de 15 ans.

- La mauvaise gouvernance en termes de politique des transports et insuffisance d'engagement des acteurs.

Cette liste est loin d'être exhaustive.

Compte tenu de ces difficultés, les populations comptent principalement sur les « moyens intermédiaires de transport »[48] . Il s'agit entre autres : la marche à pied, la brouette, la charrette à bras, la charrette à traction animale, la bicyclette, le cyclomoteur, le motoculteur tirant une remorque et le tricycle.

[48] Encore d'actualité surtout dans les zones rurales.

Ce dernier en plein essor présente l'avantage de l'adaptabilité à la demande en matière de trafic et aux conditions difficiles de praticabilité des pistes. Le développement des infrastructures pour les « Moyens de Transport Intermédiaire » pourrait avoir des retombées significatives sur la mobilité dans le monde rural. Tantôt assimilé à de motos, pour appliquer la décision n° 06641/MIC-SG du 3 octobre 2006 portant sur les caractéristiques d'aptitude à l'emploi des casques de protection pour les conducteurs et les passagers de motocyclette et vélomoteurs, tantôt aux véhicule pour appliquer le Code de la route, la « Xan-yu », ou la « mototaxi », « taxi ni » ou bien le « Katakatani », arrivé de la République Populaire de Chine il y'a plus de 10 ans, a séduit les africains par sa rapidité[49], sa simplicité[50] et son efficacité[51] et son prix moins cher. Peu à peu, Ces fabrications de marque XING-DA, ABSONIC, FORTUNE, EMS, etc., remplacent les pouces-pouces, les charrettes et même les camionnettes dans les marchés et routes des villes et campagnes. Au Mali, le katakatani constitue aujourd'hui le catalyseur des échanges économiques et social[52]. Sans cette chose, les matières premières n'arriveraient pas dans les usines de fabrication et une fois transformées en produits finis, ces derniers n'arriveraient pas non plus dans les points de vente afin d'être accessibles aux consommateurs. Sans cette chose, les femmes enceinte, les malades n'arriveront pas aux dispensaires dans les coins ruraux.

---

[49] Adapté à l'état des routes et inconnue par le Code de la route.

[50] L'exercice de la fonction n'est conditionné à aucune formalité.

[51] Il est pratique.

[52] En plus du transport des marchandises, le tricycle fait place d'ambulance, corbillard, de transport des passagers, de matériels de construction, etc.

Le tricycle est-il un véhicule au sens de l'Acte uniforme ? Quel est la nature juridique du service proposé, les conducteurs de ces étranges engins sont-ils des transporteurs, des locateurs de véhicule avec chauffeur, est-on en présence d'un contrat d'entreprise ? Ces nouveaux « transporteurs » qui révolutionnent en quelque sorte le marché, sont-ils transporteurs vraiment, déménageurs, livreurs ? Qu'en est-il de la fonction au regard du droit de transports ?

L'arrêté (Mali) n° 002979/MICT-SG du 03/11/2000 fixant les conditions de transport des personnes et de chargement sur les motocycles tricycles et quadripôles à moteur, vélomoteurs cyclomoteurs et cycles, la seule disposition à notre connaissance, ne répond guère à ce vide. L'intérêt majeur de ces questions est de savoir si oui ou non l'Acte uniforme s'applique au transport

effectué au moyen de ces « katakatani ». La question à l'ère choquante, mais autant plus intéressante que la distinction entre transporteur et déménageur dans la mesure où ces nouveaux acteurs mélangent tout : déménagement, livraison, transport, chargement et déchargement, manutention, location de véhicule avec chauffeur, ambulance, etc. Ce comportement peut perturber le client sur la qualité de celui avec qui, il contracte. On est en mesure de se redemander dans une pareille situation complexe où le conducteur effectue de prestations aussi diverses, quelle sera la nature de son activité ? L'intérêt de cette distinction est la loi applicable sachant que les dispositions du régime du contrat de transport de marchandises ne sont pas facilement applicables au contrat de déménagement notamment le délai de réserve de trois (3) jours et la prescription annale. Il n'est pas certain que le client puisse déballer les cartons déménagés et faire de réserves dans 3 jours. Nous en parlerons plus loin, dans notre étude consacrée au contrat du transport et du déménagement. Aussi, la définition de l'Acte uniforme au moyen utilisé pour son application, laisse perplexe : article 2 l) véhicule ; tout véhicule routier à moteur ou toute remorque ou semi-remorque sur essieu arrière dont l'avant repose sur le véhicule tracteur, conçue pour être attelée à un tel véhicule ». Le tricycle nous semble un véhicule au sens de l'Acte uniforme, par conséquent rien n'empêche son application.

Par ailleurs, il faut reconnaitre qu'à l'intérieur de la plupart des pays d'Afrique, le transport des marchandises se passe autrement, loin des réalités françaises, européennes, parfois méconnues et pire loin des textes de l'OHADA, qui nous semblent plutôt produits pour la société européenne qu'africaine[53]. Là-bas, le transport est quasi-diamétralement opposé aux textes de l'OHADA. À côté des sociétés de transport formelles, généralement, les marchands ne confient pas leurs marchandises à un transporteur pour les livrer au client destinataire[54] et la plus grosse part des transports fluviaux passe par les pinassiers et des piroguiers informels (100.000 tonnes de marchandises par an, soit 10 fois plus que la COMANAV).

Ces commerçants ont leur loi, leur *« lex mercatoria »*, et ignorent complètement le système de transport, de l'assurance, du chargement et du déchargement, d'exécution et d'inexécution du contrat de transport, que nous connaissons, et élaborés par des théoriciens et praticiens dans les palais dorés

[53] On reconnait que la CMR européenne a été avantageuse, puis qu'elle a soufflé dans le vieux continent la stabilité et la modernité réglementaires.

[54] Cela est toujours d'actualité en Afrique. C'était le cas en Europe pas très longtemps.

d'Abidjan (siège de la CCJA), de Porto Novo[55], ou de Yaoundé[56]. En effet, dans ce système, encore très répandu et proche de Rome antique, le marchand se déplace lui-même avec sa marchandise, sur sa tête, à d'eau d'animal, charrette, véhicule, selon le moyen du bord.

Ces commerçants ignorent le système de commande livraison et tout le sens du contrat de transport. En groupe, ils se rendent au marché hebdomadaire, des foires et y vendent leurs marchandises[57]. Le commerçant ne confie pas non plus ses marchandises à un transporteur et attendre la livraison. Il voyage lui-même dans le même véhicule avec ses marchandises sous forme de bagages. Le véhicule est rempli d'abord de marchandises, et les passagers montent dessus. Le problème de livraison et retard ne se pose jamais. Là où la nuit les trouve, les marchands y passent la nuit. Et lorsque le véhicule tombe en panne, les voyageurs s'arrangent à décharger si besoin, à fournir de main d'œuvre, à pousser, à démarrer, à recharger et à continuer le trajet. Au pire, ils peuvent passer de nuits et de nuits. En cas d'impossibilité de partir, le chargement est confié au dépôt le transporteur n'est responsable que de son choix du dépositaire, mais il n'est pas le maitre à bord. Chacun est libre de confier ses marchandises à qui, il veut.

Dans ce système, le problème du dépôt ne se pose pas généralement, car c'est l'ensemble des voyageurs qui s'en chargent. Parce que c'est une communauté, ils se connaissent tous ; ils peuvent choisir quelqu'un qui reste auprès du chargement, ou au pire chacun se charge de ses colis et choisit un autre moyen pour partir. Le transport est réputé terminé. Que se passe-t-il en cas de vol ? En général, les marchands ne connaissent pas le vol. Il peut arriver que la caravane soit victime de braquage, de brigands, dans ce cas la perte appartient au propriétaire, le transporteur n'est pas du tout inquiété. Le système repose sur l'équité, l'honnêteté et la dignité. L'assurance est méconnue. La seule assurance, c'est l'honnêteté des gens, la noblesse. Le vol est parmi les crimes les plus graves de la société africaine, particulièrement mandingue, le voleur est écarté de la société[58].

---

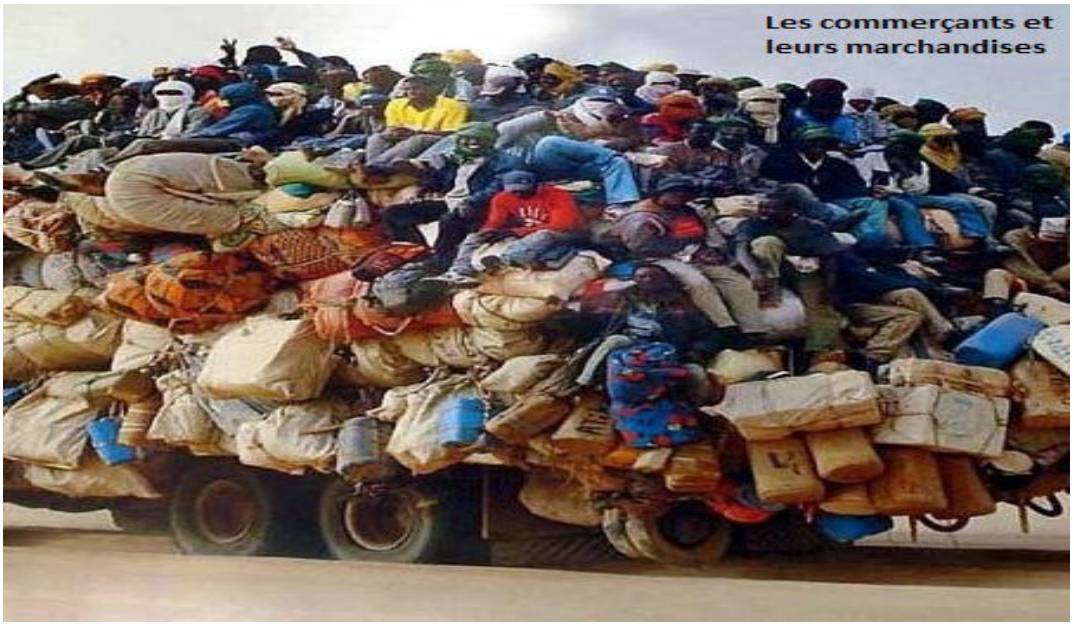
[55] Benin, siège de l'Ecole Régionale Supérieure de la Magistrature de l'OHADA, (ERSUMA).

[56] Cameroun où siège le Secretariat Permanent de l'OHADA

[57] « *dôgô* », ou « *sugu* » en Bambara. Chaque commune à son *dôgô*, une fois par semaine (La plus proche de Bamako est celui de Kati, à 15 km, tous les dimanches).

[58] Le voleur peut être châtié ou partir avec une main coupée conformément à la "*charia"*.

Le chargement ainsi que ses dérivés (emballage, étiquetage, etc.) ne sont pas confiés à une société, mais aux apprentis chauffeurs et aux vendeurs de sacs et cartons toujours présents dans les garages, à l'auto-gare de « *sogoniko* », ou au marché de Médine (« *sukuni koura* », le nouveau marché) à Bamako, devant les yeux vigilants du marchand. Les marchandises sont placées à l'intérieur du véhicule en fonction de leurs destinations, du plus près au terminus. Dans la pratique, ces emballeurs de fortune, ces chargeurs n'encourent aucune responsabilité en cas de défaillance, la perte est pour le propriétaire. Au pire, le pardon suffit à classer l'affaire.



Le problème est que, les risques que présentent ces voyages, la lenteur, les difficultés de communication, les accidents[59], et pour des raisons économiques a conduit les décideurs politiques et les opérateurs économiques à revoir la recette et à proposer aujourd'hui des sociétés de transport plus ou moins organisées et fiables, avec des camions plus rapides et sûrs, mais moins écologiques que la charrette. Cet objectif devrait permettre de réduire également le nombre d'accident corporel sous la barre des 7500 victimes à l'horizon 2020. Pour être à la page, le Mali compte sur son plan d'actions national élaboré conformément au document d'orientation de la décennie transmis aux États par l'OMS. Ce plan tient compte essentiellement des cinq volets nécessaires : la gestion de la sécurité routière, la gestion de l'infrastructure routière, la sécurité des véhicules, du comportement des usagers de la route, la formation à la sécurité routière et des soins dispensés aux victimes y compris la réadaptation des personnes handicapées.

Section II. Réglementation du secteur :

Le contrat de transport de marchandises, quel que soit le mode considéré, étant la convention par laquelle un professionnel s'engage à déplacer une marchandise appartenant à autrui moyennant un prix déterminé[60], on peut utiliser donc le véhicule, l'avion, le train et le bateau pour acheminer une marchandise dans l'espace. Il existe alors plusieurs modes de transport en fonction de l'engin utilisé. Et à chaque mode de transport correspond une législation aussi bien nationale, régionale qu'internationale. C'est ainsi qu'on trouve la Convention de Rotterdam dite Convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer du 23 septembre 2009, la Convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer du 30 mars 1978 (Règles de Hambourg), la Convention du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, Protocole de Bruxelles du 23 février 1968 (Règles de la Haye-Visby), en transport maritime ; la Convention de Budapest du 3 octobre 2000 sur le transport fluvial de marchandises (CMNI) en transport fluvial ; la Convention relative au transport international de marchandises par route du 19 mai 1956 (CMR) en transport routier ; les Règles uniformes concernant le transport international de marchandises par

[59]En 2016, la route on a recensé 5532 cas d'accident, 541 tués, 2252 blessés graves, 4772 blessés légers. (Source officielle) ; voy. La conclusion de la délégation malienne à la 6ème Conférence de l'IRTAD, 10-12 Octobre 2017, Marrakech (Maroc) : Contribution du Mali.

[60] CA Aix-en-Provence, 7 oct. 1993, *BTL* 1993, p. 795.

chemin de fer (RU CIM, mises à jour, cf. COTIF, Protocole Vilnius (COTIF 1999) en transport ferroviaire ; et enfin la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international du 12 octobre 1929, Protocole de la Haye du 28 septembre 1955, la Convention de Montréal du 29 mai 1999 en transport aérien ; En transport routier encore, bien sûr, l'AUCTMR, CIETMRD, etc.

Toutefois, un même transport peut exiger l'utilisation de deux ou plusieurs modes ; on parle alors de transport multimodal. Dans ce domaine, il n'existe pas de Convention internationale uniforme applicable. Certes, le 24 mai 1980 une Convention des nations unies sur le transport multimodal international de marchandises (TMI) a été adoptée à Genève, mais celle-ci n'a pu, pour le moment, entrer en vigueur faute du nombre de ratification requise[61].

Il existe donc autant de conventions internationales qu'il existe de modes de transport. Si une telle affirmation est vraie, force est d'observer une réserve en ce qui concerne l'engin de distribution de marchandises le plus utilisé à l'intérieur de nos villes et campagnes, surnommés « Katakatani » au Mali, « mototaxi » ailleurs, le tricycle, la moto à trois roues, etc. Il n'est réglementé par aucun texte spécial. On verra qu'il est tantôt assimilé à de motos, pour appliquer les règles applicables aux motards, tantôt aux véhicules pour appliquer le Code de la route et le droit commun.

On peut diviser en deux (2) périodes la réglementation du secteur dans l'espace OHADA, majoritairement constitué sur les territoires de l'ancienne AOF et AEF.

§I. Avant l'Acte Uniforme du 22 mars 2003 relatif aux Contrats de Transport de Marchandises par Route (AUCTMR)

Avant l'Acte uniforme, diverses législations nationales étaient en vigueur dans les États membres de l'OHADA ; il existait aussi plusieurs accords bilatéraux et multilatéraux dans ce domaine.

[61] Trente (30) ratifications sont nécessaires et depuis, selon l'annuaire du Comité Maritime International, ce nombre n'a pas été atteint. En 1994, sept ratifications seulement ont été déposées. Par le Maroc, le Rwanda, le Sénégal, la Zambie, le Chili, le Malawi et le Mexique. Parmi les raisons de cet échec il y a entre autres, la rédaction un peu maladroite du texte, des dispositions sur les problèmes douaniers qui n'ont rien avoir avec le transport, et des problèmes de compatibilité avec d'autres Conventions ; Sur ce point, voy. BOBONGO Louis Chrysos*, Le prix dans le contrat de transport de marchandises*, thèse, Droit, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2016, p. 158, qui retiendra que

Au Mali, les transports routiers de marchandises sont régis par plusieurs textes nationaux et par des accords et conventions internationaux, sous régionaux et bilatéraux. Ces accords de transport et de transit ont pour but : de fournir un accès à la mer au Mali ; de définir les normes de circulation routière et les caractéristiques techniques des véhicules en termes de poids et dimension ; de formaliser l'application des quotas de répartition du fret de transit au départ des ports maritimes ; de formaliser l'application des quotas de répartition du fret d'échanges régionaux de transit des pays voisins. Il s'agit :

Au niveau national, la réglementation des transports terrestres procédait comme la plupart des autres États francophones[62] de l'Afrique de sources diverses : le Code civil (loi 1804-03-07 créant les art.1782 et s.), le Code du commerce français (articles 103 à 108), la jurisprudence française, etc. Pour sa part, le pays avait légiféré en la matière par l'ordonnance n°53/CMLN du 19 septembre 1973[63]. Toujours au niveau national, les principaux textes réglementaires en matière de transport traitent du Code de la route, de la liberté de prix, des conditions d'accès à la profession de transporteur routier, des professions d'intermédiaires, des conditions de mise en circulation des véhicules routiers, de la réglementation de la circulation et des transports et de la réglementation fiscale qui s'applique au transport routier (impôts, droits de douanes, droit de traversée routière, frais de mise en circulation des véhicules, taxes municipales).

Au niveau bilatéral, le Mali a conclu des accords maritimes et portuaires et des accords sur le transport et transit routiers avec ses voisins (Mauritanie, Sénégal, Guinée, Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Niger, Algérie, Ghana, Gambie, Bénin et Togo) pour l'amélioration de l'état des infrastructures, la facilitation des transports en transit et le développement des échanges bilatéraux.

Au niveau international et sous régional, le Mali a ratifié plusieurs conventions et accords relatifs aux transports et transit routiers. Il est membre de nombreux organismes régionaux dont les deux plus importants sont l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). À ce titre, il a adopté de nombreux textes règlementaires à caractère communautaire se rapportant au secteur du transport routier, de libre échange des marchandises, de facilitation et de

[62] Des anciennes colonies françaises.

[63] Pour plus d'éléments sur ce sujet, voy. « Droit des contrats et de la responsabilité », *Encyclopédie juridique de l'Afrique*, t.9, Abidjan-Dakar-Lomé, NEA, 1982, p. 154 et 161.

douanes. Il a ratifié la Convention internationale relative au droit des pays sans littoral et des petits pays insulaires à jouir de la mer signée à New York en 1965 et renforcée par celle de Kyoto révisée. La convention de Cotonou du 29 mai 1982 relative au transit routier inter-état des marchandises (TRIE)[64], en vigueur depuis 1987, lie les 15 membres de la CEDEAO[65]. La Convention TRIE vise à définir les conditions dans lesquelles devaient s'effectuer les transports routiers entre les États membres au moyen de véhicules routiers ou de conteneurs chargés sur de tels véhicules et sur des axes routiers inter-États précisés par le trait[66]. Il existe également des conventions et traités (convention A/SP/1/5/1990 du 29 mai 1990 ; traité du 24 juillet 1993), ainsi que le protocole d'accord de juillet 2011 sur le fonds de garantie des acquis à caution en matière de TRIE entre le Sénégal et le Mali.

Le Code CIMA, ce code en tant que structure d'assurance couvre uniquement les pays francophones de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Contrairement à la Carte Brune/CEDEAO, son champ de couverture des risques s'étend aux marchandises, au personnel roulant et aux passagers[67].

Dans le même sens, le Conseil de l'Entente, avait adopté, le 5 décembre 1970, une convention réglementant le transport routier entre ses États membres à savoir : Benin, Burkina Faso, Cote d'Ivoire, Niger, Togo.

Dans le centre du continent, on trouve la zone CEMAC. Ici, les transports routiers sont régis outre les législations nationales, par la Convention Inter-États de Transport Routier de Marchandises Diverses (CIETRMD)[68]. Le 5 juillet 1996, « dans un sursaut d'orgueil », la constellation des États de l'ex UDEAC, devenue CEMAC a adopté la Convention de transport routier de

---

[64] Convention n°A/P4/5/82 du 30 mai 1982

[65] Communauté Économique Des États de l'Afrique de l'Ouest. Les pays membres de la CEDEAO sont : Benin, Burkina Faso, Cap Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée Bissau, Libéria, Mali, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Togo.

[66] TRIE, article 2

[67] Voy., N'GUESSAN N'Guessan, « La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne », Banque mondiale et commission Économique pour l'Afrique (Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne), *document d'analyse SSATP N° 3F,* mai 2003, p. 13, (accès libre sur internet).

[68] Depuis le 05 juillet 1996, du fait que la (C.I.E.T.R.M.D.) «s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison tels qu'ils sont indiqués au contrat sont situés dans deux (2) pays différents dont l'un au moins est un pays contractant», art 1er.

marchandises diverses (CIETRMD), texte jugé de « qualité remarquable » puis qu'il a été largement inspiré de la CMR européenne[69]. On peut citer également la convention relative au Transit International dans les pays de l'Afrique Centrale (TIPAC), signé au profit des pays sans limitrophe maritime (zone CEMAC) : Tchad, Centrafrique, etc. Cette déclaration permet entre autres d' : agréer les caractéristiques techniques des moyens de transport ; identifier la marchandise, le véhicule, objet du transit ; préciser les prescriptions de délai de traversée et autres obligations exigées au conducteur du véhicule ; déterminer la responsabilité du principal obligé (Transporteur / Transitaire) ; fixer les procédures en cas de force majeure, etc.

Cependant force est de reconnaitre que cela soit la TRIE, ou le Conseil d'Entente ou bien la CIETRMD, dans la pratique, beaucoup de ces conventions n'ont jamais eu de réel signe de vie dans les États. En effet, une étude sérieuse montre que les Conventions TRIE et TIE de la CEDEAO, ne régissent en fait que 30 % du transport et du transit routiers[70]. Ces conventions sont restées, pour emprunter les mots de maitre NGAMKAN, un « tantinet lettre morte »[71]. Parmi les causes de la désuétude, nous pouvons citer en particulier : les infrastructures routières déficientes (réseau routier, signalisation, aire de stationnement ou d'évitement, etc.), une flotte de véhicules visiblement obsolète et en mauvais état d'entretien – dont certains confinaient à des véritables poubelles ambulantes, le déficit de moyens financiers des États, les nombreux contrôles érigés sur les routes, (comme en Europe avant l'UE), perturbant plus que de raison la circulation, le rançonnage ou racket illégal des véhicules par certains agents des forces de l'ordre. Par ailleurs :

---

[69]Voy. NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L' Harmattan, 2015, p. 26, n° 11.

[70] L'étude menée par l'UEMOA en décembre 1998, intitulée : «Étude sur la Facilitation du Transport et du Transit Routiers / UEMOA», a révélé après évaluation des Conventions TRIE et TIE qui régissent le transport en transit qu'«environ 70 % des règles qui régissent le transport et le transit dans l'UEMOA, relèvent d'accords bilatéraux, de réglementations nationales et d'usages».

[71] NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, 2015, p. 28. Également, LACASSE Nicole, PUTZEYS Jacques, *L'Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route*, 2003, p. 679.

- la méconnaissance par les sujets notamment les praticiens et usagers ; manque de vulgarisation et de formation auprès des sujets[72] .
- Vieillissement des textes et la tombée en désuétude de certaines dispositions
- Inadéquation des textes avec certains phénomènes récents assez importants tels que la conteneurisation, les transports superposés, la dématérialisation du document de transport.
- Pour certains, absence de moindres dispositions relatives au contrat de transport et de la responsabilité du voiturier.
- Absence totale de plafonds de réparation, d'origine légale et conventionnelle.
- Problèmes d'ordre linguistique et d'interprétation.

§II. Après l'entrée en vigueur de l'AUCTMR :

Dès maintenant, il convient de relever qu'aussi bien la C.I.E.T.R.M.D.[73] que l'A.U.C.T.M.R. du 22 Mars 2003 sont fondamentalement inspirés de la Convention de Genève applicable au transport international des Marchandises par Route (CMR)[74], établie et ouverte à la signature à Genève le 19 mai 1956, à laquelle l'Acte uniforme emprunte la plupart des dispositions mot pour mot[75]. Même s'il reprend l'essentiel des aspects positifs de ces conventions, il en corrige les faiblesses, [76] tout en excluant certaines dispositions [77] .

---

[72] Par exemple, le moindre séminaire de vulgarisation ou de formation, consacré à ce nouvel outil d'intégration sous régional, n'a été organisé ni à l'initiative de la CEMAC, ni à celle des États membres. Sur ce point, v. NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, 2015, p. 27

[73] Pour rappel, notons que la C.I.E.T.R.M.D. est signée à Libreville (Gabon), le 05 juillet 1996 et entrée en vigueur le même jour. Cette convention s'applique obligatoirement à tous les contrats de transport multimodal entre deux États si les lieux de prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal et de leur livraison sont situés dans les États contractants différents, (art.2 et 3).

[74] Aucun État membre de l'O.H.A.D.A. n'a encore ratifié cette convention. – Selon Nicole LACASSE et Jacques PUTZEYS, l'adoption de l'Acte Uniforme en interdit à présent la ratification, même si cette affirmation peut paraitre critiquable pour MARTOR Boris, PILKINGTON Nanette, SELLERS David, THOUVENOT Sébastien ; pour cette critique voy., *le droit Uniforme Africain des Affaires issu de l'OHADA*, 2ème éd., LexisNexis Litec, 2009, p. 307, R. n°2.

[75] MARTOR Boris, PILKINGTON Nanette, SELLERS David, THOUVENOT Sébastien, *Le droit Uniforme Africain des Affaires issu de l'OHADA*, 2ème éd., LexisNexis Litec, 2009, p. 307, n° 1312.

[76] Op. cit. Victor Emmanuel BOKALLI, Dorothée C. SOSSA, *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, p. 11, n°41.

[77] V. BAUCHET, *les transports internationaux dans l'économie mondiale*, Economica, 1998.

Contrairement aux autres Actes uniformes adoptés jusqu'ici, l'Acte uniforme relatif aux contrats de transports de marchandises par route est « le plus concis »[78], avec seulement une trentaine d'articles.

Il demeure toutefois qu'en dépit de ce foisonnement législatif, les solutions retenues par les différents droits en matière d'exécution ou de l'inexécution dans les transports terrestres, offrent aujourd'hui une grande unité[79]. Tel est particulièrement le cas des responsabilités encourues par les transporteurs au cas d'inexécution de leur obligation essentielle [80] : acheminer en temps voulu marchandises ou passagers à bon port.

L'Acte uniforme sur le Contrat de Transport des Marchandises par Route (AUCTMR) a cet objectif d'unifier ou en tout cas d'« harmoniser » le régime juridique du contrat de transport de marchandises par route dans l'espace OHADA[81]. Il complète l'œuvre d'unification du droit des transports entamée dès 1890 avec la Convention de Berne sur le transport par chemin de fer, et poursuivie avec la Convention de Bruxelles en 1924 régissant le transport maritime sous connaissement, et la Convention de Varsovie relative au transport aérien du 12 octobre 1929, remplacée aujourd'hui par la Convention de Montréal du 28 mai 1999, entrée en vigueur le 4 novembre 2003; la Convention des Nations Unies signée à Hambourg le 31 mars 1978 plus connue, sous le nom « Règles de Hambourg »[82] et entrée en vigueur le 1er novembre 1992 dans les pays qui l'ont ratifié, en remplacement de la

---

[78] *Op. cit*., MARTOR Boris, PILKINGTON Nanette, SELLERS David, THOUVENOT Sébastien, p. 307, n° 1313.

[79] Qui n'exclut pas, bien entendu un minimum de variété ; nous les verrons. Également sur le sujet de responsabilité particulièrement, voy. CHAUVEAU, « les responsabilités des transporteurs », *Mélanges Ripert*, t.2, p. 398 et s.

[80]Pour la France, v., *op. cit*., SERIAUX Alain, 2è éd., p.1 et s.

[81]On peut discuter s'il s'agissait vraiment d' « unir » les droits, lorsqu'on sait que « unification » ne signifie pas forcément l'«harmonisation ». Il s'agit en réalité d'un droit Unique; les rédacteurs du traité de l'OHADA ont été sans doute séduits par le charme du mot « harmonisation ».

[82] Pour une étude complète de cette convention voy. BOKALLI Victor Emmanuel, « le nouveau droit des contrats de transports maritimes internationaux des marchandises : les Règles de Hambourg », *Revue Africaine de Droit International et Comparé (RADIC)*, T.9, n°4, 1997, p.836.

Convention de Bruxelles du 25 Août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement[83].

Depuis le 1er janvier 2004[84], l'A.U.C.T.M.R s'inscrit dans la lignée des grandes conventions internationales, particulièrement dans la philosophie et les objectifs de l'OHADA : créer au sein d'un espace économique un droit unique et moderne qui dynamise le secteur des transports et propulser le développement économique[85]. Aux termes de l'article 10 du traité de l'OHADA[86] signé à Port-Louis (Ile MAURICE) le 17 Octobre 1993 : « les Actes uniformes sont directement applicables et obligatoires dans les États parties nonobstant toute disposition contraire de droit interne, antérieure ou postérieure »[87]. À cet effet, l'Acte uniforme relatif aux contrats de transport des marchandises par route est devenu en la matière, depuis son entrée en vigueur, à la fois le droit positif interne et la règle interétatique pour ses États membres, à savoir : le Benin, le Burkina Faso, le Cameroun, la Centrafrique, les Comores, la R. D. Congo, la Cote d'Ivoire, la Guinée, la Guinée Bissau, la Guinée Équatoriale, le Gabon, le Mali, le Niger, le Sénégal, le Tchad et le Togo. La CCJA[88] juridiction suprême de l'institution, a rappelé ces caractères obligatoire et direct dans plusieurs arrêts, du 23 juin 2015[89], du 4 novembre 2014[90], du 7 mars 2013[91]. À compter de son entrée en vigueur, tout Acte

---

[83] Encore en vigueur dans les autres États de l'espace O.H.A.D.A. Notons par ailleurs que beaucoup de pays membres de l'O.H.A.D.A. n'ont pas adhérés à cette convention. Il n'y a que en date d'aujourd'hui, le Burkina Faso, le Cameroun, la Guinée, le Sénégal.

[84] L'Acte uniforme relatif au Contrat de Transport de Marchandises par Route (A.U.C.T.M.R.) est entré en vigueur le 1er janvier 2004. Avant, il fut adopté par le Conseil des ministres de l'OHADA, à Yaoundé (Cameroun) le 22 mars 2003.

[85] *Op. Cit.* BOKALLI Victor Emmanuel, Dorothé C. SOSSA, *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, p. 11, n° 40.

[86] Pour connaitre l'Organisation de l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique (OHADA), voy., ISSA-SAYEGH Joseph, LOHOUES-OBLE Jacqueline, *Harmonisation du Droit des affaires*, Bruylant, Bruxelles, 2002.

[87] Sur l'interprétation de ce texte, voy. ISSA-SAYEGH (J), « Quelques aspects techniques de l'intégration juridique : exemples des Actes uniformes de l'OHADA » *Revue de droit uniforme*, 1991-1, p. 5 et s.

[88] Cour Commune de Justice et d'Arbitrage basée à Abidjan (Cote d'ivoire), est la cour suprême de l'OHADA. À ce titre, elle connait en dernier ressort, tous les pourvois.

[89] CCJA, ass. Plen., Avis n° 002, 23-6-2015, *ohadata* J-16-208

[90] CCJA, ass. Plen, n° 106, 4-11-2014, *ohadata* J—15-197

[91] CCJA, 1er ch., n° 002/2013, 7-3-2013 : pourvoi n°112/2007/PC du 27-12-2007 : sté CETRAL INDUSTIRE c/1 1) Sté RAYANE, 2) Hassan KAMEL FTOUNI, 3) OMÏS TOUFIC et 4) Sté CAFCACI, *Rec. De jurisprudence* n° 20, Vol.2 jan.-déc. 2013, p. 11-14, *ohadata J*-15-02).

uniforme de l'OHADA s'intègre dans l'ordonnancement juridique interne des États parties sans le recours d'aucune mesure nationale[92]. Dans ce cadre, sont déjà adoptés par le Conseil des Ministres, des Actes uniformes relatifs aux: Droit commercial général, 1998 ; Droit des sociétés commercial et du groupement d'intérêt économique (1998) ; Droit des sûretés (1998) ; Procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution (1998) ; Procédure collective d'apurement du passif (1999) ; Droit de l'arbitrage (1999) ; Organisation et l'harmonisation de la comptabilité des entreprises (2001) ; Les contrats de transport de marchandises par route 2004. L'harmonisation du droit du travail et celle du droit du contrat, de la vente aux consommateurs, celle du droit du travail, sont des chantiers en cours.

Dès lors, en vertu de l'article 1 de l'AUCTMR, il s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux effectué par le moyen d'un véhicule, cela lorsque le lieu de prise en charge et le lieu prévu pour la livraison sont situés, soit tous deux sur le territoire d'un même État membre, soit sur le territoire de l'un des deux États différents dont l'un au moins est un État membre de l'OHADA. L'Acte uniforme précisant clairement qu'il s'applique quels que soient le domicile et la nationalité des parties au contrat de transport[93], ne retient donc qu'un critère spatial attaché à la localisation de la marchandise et non un critère personnel reposant sur la nationalité ou le domicile des parties au contrat de transport. Il se démarque ainsi de Convention relative au Transport Routier des Personnes, des Biens et au Transit entre les pays de l'Union du Maghreb Arabe, qui s'oriente vers le critère de la nationalité[94]. En outre, le simple fait que le transport soit effectué sur un seul État membre suffit donc à entraîner son application [95] . L'application des actes uniformes dans les matières qu'ils régissent n'est donc pas une faculté[96] mais une obligation qui s'impose dans leur application aux

---

[92] CCJA, 1er ch., n° 002/2013, 7-3-2013, *Rec. De jurisprudence* n° 20, Vol. 2 jan.-déc. 2013, p. 11-14, *ohadata* J-15-02). Également, CCJA, ass. Plen., Avis n° 002, 23-6-2015 ; demande d'avis n° 255 / S / DAJ / OHADA / 2015 du 21-4-2015 : République Démocratique du Congo, *ohadata J*-16-208 qui rappelle que l'Acte uniforme révisé relatif au droit des sociétés commerciales et du GIE s'applique sur l'ensemble du territoire des États parties, sans distinction.

[93] Article 1

[94]Voy. Compétence juridictionnelle, l'Acte uniforme au regard de la CIETRMD, et CTRPBT, p. 294 et s.

[95] Traité OHADA, article 10, précité : Les Actes uniformes sont directement applicables et obligatoires dans les États-parties nonobstant toute disposition contraire de droit interne, antérieure ou postérieure.

[96] KODO Mahutodji Jimmy Vital, *Traité, Acte uniformes et règlements annotés*, éd., Francis Lefebvre, 2016, p. 20

juridictions nationales [97] . Il n'est pas nécessaire que le transport soit international comme exigerait la CMR. Plusieurs auteurs remarqueront de passage ce critère qui différencie clairement l'Acte uniforme de la CMR, qui n'a vocation à s'appliquer qu'au transport international[98].

Toutefois, tout comme la CMR, l'Acte uniforme peut s'appliquer [99] au transport combiné rail/route, ce qu'on appelle « ferroutage » ou route/mer qu'on appelle « roll on / roll off », ou bien toute forme de ce qu'il appelle lui-même « transport superposé » [100] . Ils s'appliquent [101] , sauf exception, à l'ensemble du transport superposé[102], au transport successif[103]. *À contrario*, il s'interdit de s'appliquer « aux transports des marchandises dangereuses, aux transports funéraires, aux transports de déménagement ou aux transports effectués en vertu de conventions postales internationales »[104].

Le contentieux relatif à l'application des Actes uniformes est réglé en première instance et en appel par les juridictions des États parties[105]. Le plus clair, en cas de litige auquel donne lieu un transport, le tribunal compétent est celui prévu par les parties. En absence de clause compromissoire, d'attribution de compétence, le demandeur à plusieurs choix. Il peut saisir le tribunal étatique du lieu de la résidence habituelle, du siège social ou la succursale ou bien le lieu où est située l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu. Le demandeur peut aussi saisir les juridictions du pays

---

[97] CCJA, ASS. Plen., n° 106, 4-11-2014 ; n° 025/2008/PC du 29-4-2008 : Amity Bank Cameroun c/Établissement Satra Express Voyage, *Ohadata J*-15-197

[98] Sur ce point voy. MORTOR Boris, PILKINGTON Nanette, SELLERS David, THOUVENOT Sébastien, *Le droit uniforme africain des affaires issu de l'OHADA*, LexisNexis Litec, 2004, p. 277, n° 1273.

[99]MORTOR Boris, PILKINGTON Nanette, SELLERS David, THOUVENOT Sébastien, *Le droit uniforme africain des affaires issu de l'OHADA*, LexisNexis Litec, 2004, p. 277, n° 1273.

[100] « Transport superposé », est un « transport dans lequel, en vue de l'exécution d'un contrat unique contrat de transport routier, un véhicule routier contenant des marchandises est transposé, sans rupture de charge, sur ou dans un véhicule non routier sur une partie du parcours » (article 2 j de l'AUCTMR).

[101]Acte uniforme et la CMR.

[102] AUCTMR article 22

[103] Le transport dans lequel plusieurs transporteurs routiers se succèdent pour exécuter un unique contrat de transport par route » (article 2 i AUCTMR ; article 34 CMR).

[104] AUCTMR article 1, alinéa 2.

[105] Traité OHADA, article 13

sur le territoire duquel la prise en charge a eu lieu ou les juridictions du pays sur le territoire duquel la livraison est prévue[106].

Il faut souligner que l'AUCTMR prévoit que tout litige résultant d'un contrat de transport peut être réglé par voie d'arbitrage[107].

La Cour Commune de Justice et d'Arbitrage (CCJA) connait en dernier ressort les pourvois en cassation des décisions rendues par les juridictions d'Appel des États-parties dans toutes les affaires relatives à l'application des Actes uniformes, du Traité et des Règlements sauf des décisions appliquant des sanctions pénales[108]. Elle l'a rappelé dans une de ses dernières sorties sur la question, le 26 octobre 2006, que la CCJA ne peut se prononcer sur des décisions des juridictions des États-parties dont elle est saisie que lorsque ces décisions sont intervenues dans des affaires soulevant des questions relatives à l'application des Actes uniformes et règlements prévus au Traité OHADA à l'exception des décisions appliquant des sanctions pénales[109]. C'est ainsi que la CCJA est incompétente pour le pourvoi exercé contre un arrêt rendu en matière criminelle et qui a, entre autres, déclaré l'accusé coupable de certains faits qui lui sont reprochés et l'a condamné à 15 ans d'emprisonnement ferme[110]. Elle ne peut non plus connaitre un pourvoi relatif à la violation des articles 95, 125, 166 du Règlement de l'UEMOA relatif aux systèmes de paiement dans les États parties de l'UEMOA[111]; non plus une affaire jugée par une juridiction de la CEMAC[112]. Cela est logique dans la mesure où il s'agit des institutions communautaires différentes, de sorte que les actes pris par l'une ne peuvent pas être considérés comme émanant de l'autre. En revanche,

---

[106] AUCTMR, article 27

[107] AUCTMR, article 26

[108] CCJA, n°059/2005, 22 décembre 2005, BIAO-CI c. / Sté IPN, *Recueil de jurisprudence de la CCJA*, n°6, juin décembre 2005, p. 38, *Ohadata J*-06-36. Cet arrêt retient que la CCJA est compétente pour statuer dès lors que l'arrêt attaqué comporte des questions relatives à l'application d'un Acte uniforme.

[109] CCJA, n° 022/2006, 26 octobre 2006, SCI GOLFE DE GUINEE c. / PROMOMER, SARL, *Recueil de jurisprudence* n° 08/2007, p.17, *ohadata J*-08/91.

[110] CCJA, 2ème ch., n°053/2012, 7 juin 2012 ; dans le même sens, n° 059/2 009/PC du 19- juin 2009, ETONDE EKOTO Édouard Nathanaël C. / Port Autonome de Douala, Ministère Public.

[111] CCJA, ord. n° 1/2005, 12 janvier 2005, MM. S. c/ SIB, *Recueil de jurisprudence de la CCJA*, n° 5, Jan-juin 2005, vol. 2, p. 70, *Ohadata* J-06-05

[112] CCJA, 2ème ch., n° 106, 30-12-2013 ; n° 086/2010PC du 21 septembre 2010, Abel KOMENGUE-MALENZAPA c/ ECOBANK CENTRAFRIQUE, BEAC, *Recueil de jurisprudence* n° 20, Vol. 1 jan-déc. 2013, pp. 78-80*, Ohadata J*-15-79.

un arrêt de la CCJA de 2011 retient que *prima facies*, la CCJA est toujours compétente pour connaitre d'un pourvoi lorsque les juridictions inférieures ont appliqué des textes de l'OHADA, importe peu si après cassation et évocation, il s'avérait qu'aucun texte de l'OHADA n'était applicable[113]. En d'autres termes, dès lors que les premiers juges font application, même à tort, de textes OHADA, c'est la CCJA qui doit être saisie du pourvoi en cassation et il lui appartient à elle seule de dire après examen au fond que les textes OHADA étaient inapplicables en l'espèce. En ce qui concerne l'interprétation des textes OHADA, la CCJA est maitresse de l'interprétation et l'application communes du traité, des règlements et des actes uniformes[114]. Particulièrement, elle statue sur le fond en cas de cassation[115].

Force est de relever que, la révolution d'unification et d'équilibre ne sera pas parfaite que lorsqu'il y aura un droit uniforme dans d'autres matières du droit de transports (maritime, ferroviaire, aérienne) et l'application correcte des textes. « Il ne suffit pas de faire le droit, mais de l'appliquer », disait Jacques DAVID. Selon cet auteur, l'Acte uniforme doit « Vivre dès maintenant, c'est-à-dire être effectivement pratiqué par les opérateurs, leurs conseils, les juridictions et les services publics. Pour cela, il lui faut être mieux connu et assimilés »[116]. Notre thèse rentre dans ce cadre de la promotion de l'OHADA. Mais, le moment est venu de qualifier correctement les relations juridiques nouées à l'occasion d'une opération de transport pour le cas, échéant, mettre en balance les obligations des uns et des autres et déterminer s'il le faut, le régime de responsabilité applicable, afin de mesurer l'équilibre dans la relation contractuelle.

En effet, les transports internationaux se définissent par le franchissement des frontières[117]. Le contrat de transport est une variété de contrats d'entreprise[118].

---

[113] CCJA, 2ème ch., n° 39, 8 décembre 2011, El Hadj S. S., es qualité de syndic liquidateur de SODEGA SA en liquidation c/ M. K., *Juris-Ohada*, 2012, n° 3, juil. Sept. p. 20, *ohadata* J-13-46

[114] Traité OHADA, article 14.

[115] Traité OHADA article 14 *in fine*.

[116] Voy. l'avant-propos des Ouvrages de la *collection Droit Uniforme Africain présentant les Actes Uniformes de l'OHADA*, éd. Bruylant.

[117] PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Dominique, *Droit des transports*, LexisNexis 2013, p. 43, n° 61.

[118] Il a en effet pour objet l'accomplissement d'une prestation de service, de manière indépendante et contre rémunération. Donc, un contrat synallagmatique bilatéral engendrant deux obligations réciproques, celle de

En France, par contre, il n'existe pas une véritable définition légale du contrat de transport[119] ou jurisprudentielle avérée[120]. La doctrine et la jurisprudence française s'accordent avec l'article 2 de l'Acte uniforme à définir comme contrat de transport routier: « toute convention par laquelle 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 ». C'est donc l'opération de transport ou bien de déplacement des marchandises ou des personnes par un professionnel pour le compte d'autrui, contre rémunération. À travers cette définition légale, on comprend aisément que l'objet du contrat de transport peut être constitué, soit par le déplacement des passagers (exclu de notre étude), soit par celui des marchandises. Ce professionnel de transport ou toute personne désireuse, exercer une activité en société, dans un des États-parties, doit obligatoirement choisir l'une des formes de sociétés prévues par l'Acte uniforme DSC et des GIE. Il fixe les règles de fonctionnement des sociétés commerciales et des GIE, et constitue le droit des sociétés commerciales de l'ensemble des États, depuis le 1er janvier 2000.

Le contrat de transport se distingue de la commission, de par sa définition et ses caractères. Le commissionnaire est un intermédiaire qui se charge complètement de l'exécution d'un transport de bout à bout en faisant exécuter sous sa responsabilité et en son propre nom le déplacement des marchandises pour le compte d'un donneur d'ordre appelé commettant[121]. Ce n'est pas la sous-traitance ; il est vrai que distinguer la commission du transport de la sous-traitance n'est pas une chose aisée. La Cour de cassation elle-même, laisse confondre la commission et la sous-traitance du transport de la loi française du 31 décembre 1992[122]. Elle les confond, puisqu'il est avéré

---

déplacer des personnes ou des biens et celle d'en payer le prix. Voy. PAULIN Christophe, *Droits des transports*, LexisNexis Litec 2005, p. 195

[119] Le Code de transport français, à beau comporté un chapitre intitulé « les contrats de transport de marchandise », le seul texte qui précise la notion est l'article L1432-2. Sur ce point, voy. AUBERT Jérôme, *L'essentiel du droit des transports*, ellipses 2012, p. 5.

[120] Dans ce sens, SERIAUX Alain, *La faute du transporteur*, 2è éd. *Op. cit*., p. 2 et s.

[121] LETACQ Fréderic, « la commission de transport », *IDIT*, en ligne, http://www.idit.asso.fr/docenligne/documents/regime_juridique_commission_transport.pdf

[122]Voy., loi du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance en matière du transport routier de marchandises

qu'aucun de ses arrêts des 05[123] et 22[124] février 2002 ne rendait pas compte la réalité légale concernant la sous-traitance. Par sous-traitant, on entend le transporteur public qui s'engage à réaliser, pour le compte d'un opérateur de transport, tout ou partie d'une opération de transport qu'il accomplit sous sa responsabilité[125]. Il ressort à ce stade qu'une autre raison de confusion est que la sous-traitance est aussi un transport successif vertical. Par contre, il faut le distinguer du « transport successif » (horizontal) de l'article 23 de l'AUCTMR. Trois (3) conditions cumulatives sont nécessaires pour conclure à un transport successif[126]: (1) Plusieurs acteurs exécutants réels ; (2) Un unique contrat de transport ; (3) Une seule lettre de voiture portant les coordonnées de tous et ses (éventuelles) réserves. L'intérêt de la distinction en l'espèce, c'est pour bénéficier des dispositions du contrat type de sous-traitance, que certains pensent plus favorable à certains égards au transporteur du moins en ce qu'il détermine réglementairement le délai qui doit être appliqué selon la durée des relations[127]. Aussi, nous allons le voir, le commissionnaire ne bénéficie pas en règle, ni de l'action directe du voiturier fruit de la loi Gayssot, ni de la CMR[128].

Le droit du transport a donc pour objet de régir l'activité de transport; comme l'indiquait à juste titre le doyen RODIERE[129] « ce nom est réservé au déplacement des personnes et des marchandises » au moyen des véhicules. Au sens large, il renvoie, d'une part à l'étude des règles et conditions juridiques dans lesquelles s'exerce la concurrence dans le monde des transports, d'autre part, à l'ensemble des règles applicables aux contrats de transports de voyageurs et de marchandises. Comme tous les droits sectoriels, il est tributaire de la matière qu'il régit et se spécialise à la mesure que celle-ci

---

[123] Cass. Com. 5 févr. 2002, n°00-12045 Société Transnord/Société Transsud.

[124] Cass. Com., 22 févr. 2002, n° 98-18975 Groupeco / Transport Orta

[125] Article 3. 3.4, du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants.

[126]Voy CMR, art. 34

[127] Sur ce point, BON-GARCIN Isabelle, « qualification de la commission de transport », *RDT*, juillet-Août 2010, Note n° 164 sur Cass. Com., 11 mai 2010, n° 09-15.232, F-D, SAS Distrimag c/SAS Vidal, (. 30).

[128]Voy. L'action directe de l'article L.132-8 du Code de commerce, p. 209.

[129] RODIERE (R.), *Droit des transports*, *Transports terrestres et aériens*, 2è éd. 1977, Sirey, préf. n°3

évolue et se complique[130]. On distingue les transports terrestres regroupant les routiers ferroviaires et fluviaux, des transports aériens et maritimes.

À cet stade, on voit d'emblée que le droit du transport a deux aspects. Le premier se rattache au droit public ; compte tenu des enjeux notamment politiques, économiques, environnementaux, tous les modes de transports générant des nuisances, des pollutions et des gaz à effet de serre[131] ; d'aménagement du territoire, de défense, que présentent les transports, leur organisation doit être envisagée. Le second aspect se rattache au droit privé. Le droit des transports, envisagé en tant que droit privé[132], s'articule autour des questions de contrat de transport et de responsabilité de ces acteurs en ce qui concerne l'activité commerciale du transport. Dès lors, il faudra se charger de l'enlèvement des marchandises, éventuellement de les stocker, avant de les charger à bord d'un ou plusieurs moyen(s) de transport, voire de les transborder, puis d'effectuer des formalités administratives, douanières, sanitaires selon le type de marchandises ; bref, tous ces intervenants dont il n'est pas possible d'approfondir le rôle dans cette thèse. C'est ainsi que l'article 3 de l'Acte uniforme relatif au droit commercial général[133] enlève toute ambigüité et s'accorde avec l'article L110-1 du Code de commerce français pour classifier le droit de transport comme étant une branche du droit commercial.

Une complète égalité des rapports contractuels est une utopie, le droit OHADA héritier du droit français, lui-même du droit romano-germanique, cherche à établir l'équilibre trop largement compromis entre les obligations réciproques des parties, de façon à empêcher que le contrat ne devienne un instrument d'exploitation du plus faible. À cet effet, le souci d'adéquation entre les intérêts des parties et entre ceux des parties et la société, et l'ampleur des risques inhérents à l'activité de transport terrestre, nous amènent –t- ils vers un droit équilibré de transport ? Quelle participation des parties quant à l'équilibre contractuel ? *In fine*, quel sort sera réservé au transporteur quant à sa responsabilité conformément à l'AUCTMR ?

---

[130] Sur ce point, PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Dominique, *Droit des Transports op. cit*. p.1

[131] Sur cet aspect, BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, EINHARD Ives, *Droit des transports*, 1ère éd. Dalloz 2010, p. 7.

[132] Sur cet aspect, CALME Sandie, *L'essentiel du droit des transports*, Gualino, Lextenso éditions 2012, p. 19

[133] En ce qui concerne l'article 3 Acte uniforme « …Les opérations de manufacture, de transport et de télécommunication » sont des Actes de commerce.

Ici, nous envisagerons le contrat de transport sous l'angle d'exécution et d'inexécution de la prestation essentielle : le déplacement en bonne et due forme des marchandises d'un lieu en un autre en s'assurant de leur intégrité. On verra que dans toutes les réglementations, la responsabilité du transporteur obéit aux mêmes principes : le transporteur, en raison de l'obligation de résultat qui pèse sur lui, est donc responsable de plein droit. Ce régime est simple dans son principe : une fois la preuve de l'inexécution rapportée, le transporteur doit indemniser l'ayant droit du dommage dans la limite des plafonds de responsabilité, à moins qu'il n'établisse l'existence d'une cause d'exonération. C'est la solution retenue par le droit romain[134], le Code civil[135], l'Acte uniforme[136] et la CMR[137], etc. Par les concepts d'exécution illicite et d'inexécution licite, nous tenterons de mettre en lumière, la manière dont l'exécution peut être illicite et l'inexécution licite sous la bannière de libération des parties. Dans ce mélange, nous dénoncerons, la protection de trop du transporteur fautif et ses échappatoires malgré le prix payé et la prestation non fournie. La démarche que nous allons suivre est à la fois interprétative et analytique, car l'étude comparative au programme nous jette dans les différentes règles régissant la matière dans l'espace OHADA, en France et à l'international. Il sera question de recouvrir à l'exégèse qui permettra de faire des critiques, tantôt des prises de positions, parfois surprenantes, parfois audacieuses, mais rien de choquantes, et de faire ressortir les points de ressemblance et de dissemblance entre nos différentes sources, afin d'appréhender les richesses juridiques du droit des transports et du droit comparé.

Par voie de conséquences, sont exclus de cette étude notamment, le transport funéraire, le déménagement [138], les transports des marchandises dangereuses [139], la responsabilité délictuelle des transporteurs pour les

---

[134] Sur ce point, SERIAUX Alain, 2èéd. Op. cit. p. 4

[135]C. civ, art. 1784

[136] AUCTMR, art.16

[137] CMR, art.17

[138] On sait que ces transports funéraires, déménagement, postal sont classés dans la sous-catégorie de transport ; sur ce sujet, voy. CALME Sandie, *op. Cit.* p. 19 et s.

[139] On note que l'Acte uniforme exclut expressément dans son article 1er de son cham d'application les transports des marchandises dangereuses, les transports funéraires, de déménagements.

dommages causés aux tiers[140] la responsabilité contractuelle née des accidents de quai, la responsabilité contractuelle née de la production de dommages autres que le retard, la perte totale ou partielle, les avaries aux marchandises, etc. On sait que la responsabilité pénale (qui ne sera pas non plus traitée) pour être mise en œuvre (la RPPM)[141] doit avoir été spécialement édictée par un texte pénal, donc un texte ou une combinaison de textes définissant l'acte incriminé et prévoyant une sanction[142]. Il ne s'agira en aucun cas question ici de la « mise en danger d'autrui » entendue par là, une infraction formelle destinée à réprimer des comportements dangereux, notamment en matière de sécurité routière et de sécurité dans le travail. Ces infractions prévues par les articles 223-1 et suivants du Code pénal français, sanctionnent la violation d'une obligation particulière de prudence et de sécurité, même en l'absence de tout résultat dommageable pour une personne déterminée. Il ne sera pas non plus question de l'environnement, visant à faire payer le transporteur pour la pollution, que dans un petit passage dans les informations à la charge du transporteur (en page 85)[143].

C'est ainsi que nous traitons dans une 1ère partie l'exécution et dans une seconde partie l'inexécution du contrat de transport routier des marchandises.

[140] Voy. C. civ. articles 1240 à 1244

[141] Mise en œuvre solennelle en France le 01 mars 1994.

[142] Cela nous rappelle un vieux principe très célèbre : « le principe de légalité des délits et des peines ». Dès son origine, v. Cesare BECCARIA, *Des délits et des peines*, Livourne (Italie), 1764.

[143] SECTION II. Informations à la charge du transporteur :

1ERE PARTIE : L'EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES

Dans cette partie consacrée à l'exécution du contrat, nous étudierons les prestations intellectuelle et matérielle (titre I) et la prestation financière (titre II).

TITRE I. LES PRESTATIONS INTELLECTUELLE ET MATERIELLE:

L’obligation d’informations, qu’elle soit légale, juridictionnelle, ou conventionnelle (sous titre I) est l’essence même de l’exécution de bonne foi du contrat de transport, c'est-à-dire le déplacement de la marchandise de A à Z (sous titre II).

SOUS TITRE I. L'INFORMATION DANS L'EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT :

D'abord, faut-il préciser que l'information n'est pas tout à fait le renseignement. Selon certains auteurs, l'information aurait plutôt une source légale et le renseignement une source jurisprudentielle[144]. C'est ainsi que l'obligation d'information serait un devoir imposé par la loi, notamment à certains vendeurs professionnels ou à des sociétés, de fournir des indications sur l'objet du contrat ou l'opération envisagée par les moyens adéquats. Par contre, l'obligation de renseignement serait le « devoir implicite, découvert par la jurisprudence dans certains contrats, en vertu duquel la partie supposée la plus compétente ou la mieux informée est tenue de communiquer à l'autre les informations qu'elle détient relativement à l'objet du contrat »[145]. De telles distinctions nous semblent ambiguës et arbitraires. La loi, la jurisprudence, et la doctrine emploient à raison ou à tort les deux (2) notions, parfois même d'autres termes similaires comme par exemple : mise en garde, conseil, instructions, déclaration, etc.[146]

L'obligation d'information fait état de vifs débats dans la doctrine qu'elle soit francophone[147] ou anglo-saxonne.[148] Ils opposent les partisans de l'analyse économique de l'information et l'analyse juridique. Le sujet est également délicat, nous éviterons de s'en aventurier. On est d'accord, que l'information est une réalité autonome[149], et peut être juridiquement qualifiée de bien immatériel. C'est un bien susceptible d'appropriation et possède, en principe, une valeur patrimoniale.[150] Cette valeur est déterminée par la loi du marché[151].

---

[144] MURIEL Fabre-Magnan, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, LGDJ, 1992, p. 7 et s.

[145] Vocabulaire juridique, association H. Capitant, publié sous la direction de G. CORNU, P.U.F., 2ème éd., 1990, P. 702.

[146] Pour une étude plus détaillée, de ces différents termes voy. , FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, LGDJ, 1992, p. 4 et s.

[147]FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, LGDJ, 1992,

[148]Sur ce sujet, v. KRONMAN Anthony (T.), et POSNER Richard (A.), *The Economics of contract law, Little, Brown and company*, 1979.

[149] Vis-à-vis du support matériel qui le contient et vis-à-vis de la prestation destinée à la transmettre.

[150]ATIAS Christian, « La distinction du patrimonial et de l'extrapatrimonial et l'analyse économique du droit : un utile face à face », *Revue de la recherche juridique* ; *Droit prospectif : « L'analyse économique du droit »,* 2 colloques, Aix-en-Provence, mai 1986 et Corte, janvier 1986, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 1987-2.

[151]CATALA, « Ébauche d'une théorie juridique de l'information », *D.* 1984, Chron. n° 3, p. 97

D'un point de vue économique, l'information présente une similitude avec les biens communs[152] tels que l'air, eau, etc., en ce sens que nul ne peut en avoir le monopole, nul ne peut empêcher sa possession par un autre individu. Toutefois, il faut reconnaitre la valeur marchande de l'information[153]; c'est tout le sens des entreprises de vente des données personnelles, ou de cabinet de consulting[154]. Il est notamment possible d'empêcher un individu d'accéder à une information que sous contrepartie monétaire, ou par ce que de telles informations sont protégées par le droit des propriétés intellectuelles ou artistiques ou par ce qu'elles sont simplement classées « secrets défenses ».

Ce qui nous concerne, s'apparente à l'analyse économique, celle-là choisie par les législateurs OHADA et CMR et qui consiste principalement au transfert obligatoire des informations et le paiement de son coût. En matière de transport, l'échange d'information est obligatoire moyennant paiement d'une contrepartie financière[155]. Mais de quelle information s'agit-il ? De quelle place occupe-t-elle au long de l'exécution du contrat de transport de marchandise? Nous verrons.

Avant, on sait que la doctrine distingue « obligation » du « devoir ». On associe très généralement le terme obligation avec l'information ou de renseignement, réservant le terme de devoir à l'expression « devoir de conseil »[156.] Le devoir aurait une source légale alors que l'obligation pourrait avoir des fondements divers. L'obligation serait « un lien de droit par lequel une ou plusieurs personnes, le ou les débiteurs sont tenus d'une prestation envers un ou plusieurs autres, le ou les créanciers, en vertu soit d'un contrat, soit d'un quasi-contrat, soit d'un délit ou d'un quasi-délit, soit de la loi »[157]. Au sens large, obligation civile est un lien de droit entre deux (2) ou plusieurs personnes en vertu duquel l'une des parties, le créancier, peut contraindre

---

[152] MURIEL Fabre-Magnan, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, LGDJ, 1992, p. 73

[153] En matière pénale, échange d'information contre réduction de peine est parfaitement valable. Encore versement une somme à une personne ayant fourni d'information sur une autre personne recherchée est fréquent.

[154] Des contrats dont l'objet porte sur l'information sont valables, c'est-à-dire celui sur le lequel le créancier de l'obligation veut obtenir une ou des informations.

[155] À défaut une norme spéciale, ce principe trouve une assiette dans l'enrichissement sans cause.

[156] Sur ce sujet, voy. Muriel FABRE-MAGNAN, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, LGDJ, 1992, p. 4 et s.

[157] *Vocabulaire juridique*, association Henri CAPITANT, publié sous la direction de Gérard CORNU, P.U.F., 2ème éd., 1990, p. 546.

l'autre, le débiteur, à exécuter une prestation : donner, faire ou ne pas faire[158]. Nous relativisons cette distinction. En effet, il y a devoir d'information pesant sur une personne en raison de sa profession, mais également en vertu du contrat la liant à son client. C'est le cas du médecin, de l'avocat, et il devrait être le même pour l'expéditeur en vertu du contrat de transport, et sur la marchandise en cause. La distinction devoir et obligation est aussi délicat que l'information et renseignement. Le choix de notre titre est simple ; L'obligation nous parait plus juridique et mieux facile à cerner.

Que l'on appelle, devoir de (s)'informer[159] ou devoir de (se) renseigner[160], ou bien obligation de renseignements[161], le devoir d'information est un principe général du droit que le juge sanctionne son irrespect (chapitre I). De par la diversité du devoir de renseignements, nous verrons plus loin, que le législateur insiste sur le principe de bonne foi, et du devoir de collaboration contractuelle pour que soit bien exécuté le contrat de transport, et que le juge surveille de très près (chapitre II).

---

[158] Au sens de transférer la propriété d'un bien. Voy. *Lexique des termes juridiques*, 16ème éd., Dalloz, 2007. Voy. art. 1101 s.

[159] FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, LGDJ, 1992, p. 200, qui préfère parler du « devoir de s'informer ».

[160] Sur ce sujet, voy. JOURDAIN Patrice, « Le devoir de « se » renseigner », (Contribution à l'étude de l'obligation de renseignements), *D.* 1983, p .139.

[161] Sur ce sujet, voy. LE TOURNEAU Philippe « De l'allégement de l'obligation de renseignements ou de conseil », *D.* 1987, p. 101.

CHAPITRE I. Les obligations d'information :

Le devoir d'informations, de renseignements, de déclarations, d'instructions[162], d'avis[163], de réserves[164], etc., dans tout le long de l'exécution du contrat de transport, paraissent très fréquemment : dans l'Acte uniforme[165], en transport intérieur français[166], ou en transport international[167].

L'obligation d'information est l'essence même de l'exécution de bonne foi du contrat de transport. Elle est d'origine conventionnelle : la lettre de voiture elle-même. Cet « écrit qui constate le contrat de transport de marchandises »[168] doit contenir un certain nombre d'informations pour être valable. Si l'absence des informations obligatoires, ou leurs irrégularités n'affectent pas l'existence du contrat du transport[169], elles privent la lettre de voiture de sa foi. Mais son premier fondement est la loi[170] ; elle est universelle[171].

L'Acte uniforme rend obligatoire aux parties d'un contrat de transport, l'échange d'informations et de renseignements : à l'expéditeur (section I) de fournir les informations nécessaires sur la marchandise, la description du destinataire et le lieu de la livraison[172], de faire de déclarations de valeur ou d'intérêt spéciale à la livraison (Voy. §I. La réparation intégrale d'origine conventionnelle : p. 388) [173] . Il charge le transporteur (section II), de

---

[162] Art. 8, article 12

[163] Art. 2, a).

[164] Art. 7

[165]Acte uniforme, art. 8.

[166] Contrat Type général routier, art. 3 : Information et documents à fournir au transporteur comme la nature très exacte de la marchandise et l'identité du donneur d'ordre. Sont inopposables, les mentions figurant sur les documents étrangers au transport

[167] CMR, art. 7 et 10 ; CMNI, art. 6.2.

[168]Acte uniforme, art. 2

[169]Acte uniforme, art 4

[170]CMR, Acte uniforme, Code civil français. Aux termes de l'article 1104 du Code civil, alinéa, les conventions doivent être exécutées de bonne foi.

[171] Le principe existe en France et dans la CMR.

[172]Acte uniforme, art. 8.

[173] V. Aussi art. 18 Acte uniforme. La recherche du juste prix et de l'équilibre économique dans le contrat de transport sera étudiée plus loin.

demander des instructions en cas d'empêchement au transport et/ou à la livraison ; aux réceptionnaires (section III) de faire des réserves s'il y a lieu.

SECTION I. Les informations à la charge de l'expéditeur :

L'article 8 de l'Acte uniforme, article 7 et 10 de la CMR, l'article 3 du contrat type général routier, les divers textes[174], imposent avec plus ou moins de détails, à l'expéditeur, l'obligation de fournir au transporteur toute une série d'indications portant à la fois sur l'identification des parties au contrat de transport, et en particulier celle du destinataire, mais aussi sur les caractéristiques de la marchandise à transporter (nature, poids, nombre de colis, palette etc.). Il appartient donc à l'expéditeur de fournir au transporteur toutes les indications utiles à une bonne exécution de l'opération[175], sous peine d'engager sa responsabilité. Pendant le transport, il doit être disponible, car au besoin, il donne des instructions à temps utile au transporteur[176]. Pour la vente de la marchandise, objet du transport, l'accord de l'ayant droit est primordial et nécessaire, à peine également de responsabilité pour faute, voire même constitution d'un délit.

Il fournira donc au transporteur, toutes les informations relatives à la marchandise objet du contrat (§I) et celles relatives aux connexes du contrat de transport notamment l'assurance et le dédouanement (§II).

§I. Informations intrinsèques à la marchandise :

Les différentes législations obligent l'expéditeur à informer pertinemment le transporteur pour les besoins du transport de marchandise. En effet, il s'agira de couvrir la marchandise de telle sorte qu'elle puisse être transportée en toute sécurité, de porter à la connaissance du transporteur les informations dont il dispose et qui rentrent dans l'objet principal du contrat, à savoir le déplacement de la marchandise. La jurisprudence rappelle constamment qu'il est de la compétence de l'expéditeur fabricant qui connait les spécificités de son produit de procéder à l'arrimage, « car il a plus de compétences au regard de ces spécificités qu'un chauffeur de poids lourd et ce, d'autant plus qu'il

---

[174] CMNI, art. 6.2.

[175] BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., Précis Dalloz, 2018, p. 414, n° 470.

[176] Le temps utile est estimé à 15 jours suivant demande d'avis. Voy. Article 12, alinéa 6, qui autorise le transporteur à vendre dans un certain nombre de conditions, la marchandise, « s'il n'a pas reçu d'instructions dans les quinze jours suivant l'avis ».

aurait dû être incité à effectuer l'arrimage convenable dès lors que le transporteur lui avait adressé une remarque, quoique concise, selon laquelle le chargement était asymétrique et déséquilibré[177].

Donc, pèse sur l'expéditeur l'obligation de fournir les caractéristiques de la marchandise (I) et les informations sur la destination de la marchandise (II).

I. Les informations caractéristiques de la marchandise :

L'article 4 de l'Acte uniforme à l'image de la CMR stipule une série de déclarations à faire dans la lettre de voiture, portant de l'identité des parties, au frais de déplacement passant par la description de la marchandise au transport. L'expéditeur doit déclarer le cas échéant au transporteur, notamment : «l'interdiction de transbordement ; les frais que l'expéditeur prend à sa charge ; le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise; (…), contre paiement d'un supplément du prix convenu, de la valeur de la marchandise ou d'un montant représentant un intérêt spécial à la livraison ; l'assurance de la marchandise ; le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué ; le délai de franchise pour le paiement des frais d'immobilisation du véhicule ; la liste des documents remis au transporteur »[178].

Toute déclaration mensongère qui trompe sur la nature ou la valeur du bien (A) exonère le transporteur de toute responsabilité, de même que le défaut d'emballage (B).

A. La nature et la valeur des marchandises :

Aux termes de l'article 4-1-e), l'expéditeur doit obligatoirement indiquer au transporteur, « la dénomination courante de la nature de la marchandise ».

À cet effet, l'expéditeur, qui remet au transporteur une marchandise dangereuse, entendue par là, « une marchandise qui, dans le cadre d'un transport routier normal, constitue un danger immédiat »[179], est tenu de lui en faire connaitre préalablement la nature exacte et les spécificités. S'il ne le fait

---

[177]Hof Van Beroep Te Gent 16-1-1999, NV Cigna assurance Company of Europe c. / NV. Inter cargo *DET*. 1999. 264.

[178]Voy., Acte uniforme, art. 4-2, de a) à f)

[179]LOEWE Roland, « Note explicative sur la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) du 19 mai 1956 », *Dr. Eur. Trans.* 1976, p. 471, n° 186, *in fine*.

pas, il est responsable de tout préjudice subi envers le transporteur, voire le tiers. Le transporteur peut, de manière adéquate, décharger, détruire ou rendre inoffensives les marchandises dangereuses qu'il n'aurait pas consenti à prendre en charge s'il avait connu leur nature ou leur caractère, et ce sans aucune indemnité.[180]Si le transport contient des espèces ou des documents, ou de marchandises de grandes valeurs, l'expéditeur doit faire connaître au préalable leur nature ou leur valeur, à peine d'être responsable de tout préjudice subi en raison de leur transport.[181]

Aussi, l'expéditeur qui remet au transporteur une marchandise doit lui en aviser préalablement sa valeur exacte. L'expéditeur qui n'en fait pas, enfreint à son obligation de résultat, car l'article 8-3 de l'Acte uniforme dispose que « la déclaration mensongère qui trompe sur la nature ou la valeur du bien exonère le transporteur de toute responsabilité ».

Il y a lieu de développer ici, l'épineuse question d'emballage qui pose la préparation de la marchandise au déplacement avant la période de transport.

B. L'emballage de la marchandise :

À la charge exclusive de l'expéditeur, l'emballage et le conditionnement relèvent de la fonction de protection de la marchandise. Il se distingue du chargement qui peut incomber au transporteur dans une certaine mesure[182], la responsabilité du conditionnement et de l'emballage incombe toujours à l'expéditeur[183]. Cependant, il faut faire une réserve puisque l'article 7 de l'Acte uniforme sur l'emballage n'est pas d'ordre public, puisque l'expéditeur doit emballer la marchandise de manière adéquate que lorsque le contrat ou les usages ne prévoient le contraire[184]. De toute manière, lorsque ces opérations

---

[180] Art. 8 alinéa 2

[181] Art 8 alinéa3

[182] « À défaut de disposition déterminant à qui incombent le chargement et le déchargement des marchandises, le transporteur n'assume pas la responsabilité du dommage subi par un colis lors de ces opérations dans la mesure où il a été chargé uniquement du transport au moyen d'un camion élévateur » ; Cour de cassation de la Belgique 19-5- 2000, *Rev. Dr. Unif.* 2000-4 p. 855 ; CA Paris, 5è ch. A, 30-06-2004, CNA Maritime c/SARL Carm : *BTL* 2004 p.555 : « l'obligation de procéder au chargement a été mise à la charge de l'expéditeur ».

[183]En ce sens, M. BROU Kouakou Mathurien, « Le nouveau droit des contrats de transport de marchandise par route dans l'espace OHADA », *Penant*, n° 845, oct.- nov. 2003.

[184] En ce sens, C.A Paris 19-10-1993, GIE La Réunion européenne c. / Bursped France, *BTL* 1993, p. 792, partageant la responsabilité pour moitié avec les emballeurs professionnels pour manquement à leur obligation de conseil envers le donneur d'ordre.

dites accessoires ou annexes au déplacement, sont accomplies par le transporteur lui-même, on ne les distinguera pas de l'obligation de déplacement à laquelle elles s'intègrent, suivant alors le régime du contrat de transport[185], à moins que ces opérations ne soient particulièrement complexes et qu'elles ne nécessitent des instructions précises de la part de l'expéditeur, pour qu'elles perdent ainsi leur caractère accessoire[186].

À ce stade, il nous semble important de développer le contenu de la notion d'emballage (1) et les conséquences du défaut d'emballage (2)

1. L'exposé du principe :

Lorsque la nature de la marchandise le nécessite, celle-ci doit être conditionnée, emballée, marquée ou contremarquée de façon qu'elle puisse supporter un transport exécuté dans les conditions normales et qu'elle ne constitue pas une cause de danger pour le personnel de conduite ou de manutention, les autres marchandises transportées, le véhicule ou les tiers[187].

On attend par emballage, « tout objet, quelle que soit la nature des matériaux dont il est constitué, destiné à contenir et à protéger des marchandises, à permettre leur manutention et leur acheminement du producteur au consommateur ou à l'utilisateur, et à assurer leur présentation (…) ».[188] Cette définition distingue clairement, l'emballage primaire ou de vente, secondaire ou groupé et tertiaire, c'est-à-dire l'emballage conçu de manière à faciliter la manutention, le stockage, la sécurité, le transport, etc., de la marchandise. Dans tous les cas, il doit pouvoir résister aux incidents susceptibles de produire au cours du transport comme par exemple, les impacts mécaniques et variations climatiques, les opérations de manutention, les aléas de la route[189],

---

[185] Cass. com. 11 juin 1996, n° 93-21.075, *Bull. civ*. IV, n° 173 ; com. 10 mars 2004, n° 02-14, 761, *Bull. civ*. IV, n° 46.

[186] Voy. BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, Précis Dalloz, 2ème éd. 2018, p. 446, n° 519.

[187]Voy. MERCADAL Barthélemy, *Droit des transports terrestres et aériens*, Précis Dalloz, 1996, p. 97, n° 164

[188] Article R543-43, Code de l'environnement français.

[189] Les routes africaines ne sont pas souvent goudronnées, celles qui sont goudronnées ne sont pas en bon état le plus souvent ; dans ce cas, une attention particulière s'impose.

aux agressions physico-chimiques, et de sécurité non seulement pour le transporteur[190], mais aussi pour les biens et les autres personnes.

Pour la jurisprudence, l'arrimage doit être adéquat et pouvoir résister à une manœuvre de freinage, celle-ci devant être considérée normale et pouvant survenir au cours d'un transport routier[191].

C'est l'expéditeur[192], en règle[193], qui tient l'obligation d'emballage et du conditionnement[194], et c'est lui qui prend les responsabilités en cas de dommages, « à moins que le contrat ou les usages ne prévoient le contraire[195]. Telle est aussi la position de la Cour de cassation lorsqu'elle juge que c'est à l'acquéreur que revient le choix de l'emballage et du transport approprié[196]. Ou bien, en matière maritime « ventes, le vendeur est tenu des opérations d'emballage[197] et des frais d'acheminement jusqu'à la mise à bord[198]. Encore, dira cette fois-ci, la Cour suprême d'Allemagne, « l'expéditeur qui accomplit le chargement doit intervenir dans les opérations d'arrimage exécutées par le transporteur »[199].

---

[190] L'expéditeur répond au transport au cas de dommage porté à son véhicule par le défaut d'emballage.

[191](Belgique), T. com. Anvers 1-2-1996, Tr Jaco c/ NV Dirk Callant Transport, *DET* 1996. 579.

[192] Est le contractant qui charge le transporteur le déplacement d'une marchandise et adresse au destinataire. Sur des précisions sur la qualité de l'expéditeur, voy. Code pratique OHADA, éd. Francis Lefebvre, 2016, p. 1755. L'expéditeur n'est pas nécessairement la personne chez qui on enlève la marchandise, c'est celui qui traite avec le transporteur personnellement ou par l'intermédiaire d'un mandataire, précise M. BROU Kouakou Mathurien dans une contribution : « Le nouveau droit des contrats de transport de marchandise par route dans l'espace OHADA », *Penant*, n° 845, oct. , nov. 2003.

[193] « L'expéditeur n'a pas à emballer les marchandises qu'il est dans leur nature de faire voyager nu. Ainsi l'absence d'emballage ne constitue pas une faute de sa part, en raison des usages en la matière, toutes les marchandises n'exigeant pas de protection » écrit, M. BROU Kouakou Mathurien, magistrat et Maître assistant des Facultés de droit d'Abidjan (Cote d'Ivoire).

[194] Mais, le droit du transport routier prévoit que le contrat peut comporter des prestations annexes (art. L. 3222-4). Ce travail dit accessoire ou annexe au transport peut être mis à la charge du transporteur ou un tiers.

[195]Acte uniforme, art. 7

[196] Cass. Com. 24-11-1980*, D.* 1981 .IR. 545. Aussi, voy. , contrat type. Selon la Cour de cassation française, Le défaut d'emballage en tant que faute de l'expéditeur, peut exonérer partiellement ou totalement le transporteur de sa responsabilité pour les avaries consécutives ; Cass. Com. 21 févr. 1984, *Gaz. Pal*. 1984. 2 . 223.

[197] Cass. Com. 1-12-1992/ *RJDA* 2/93 n° 105

[198] CA Rouen 12-07-1997, *DMF* 1998. Som. 180 ; CA Paris 18-11-1983, SCAPEL 1984.31

[199]Bundesgerichtshof, 25-1-2007, *DET* 2007, p. 766.

Le conteneur constituant un emballage lui-même, l'expéditeur doit bien empiler et stabiliser les marchandises avec efficacité. Il doit s'assurer d'une protection suffisante à l'intérieur et éventuellement régler le thermostat du conteneur s'il y a lieu[200].

C'est ainsi qu'on peut exprimer sans crainte que l'emballage est un facteur à la fois important et incontournable dans l'opération de transport[201]. Il joue diverses fonctions pour le transport : environnementales, économiques, de protection, de sécurité, d'information, de communication et la mise à disposition en linéaire[202], qu'on peut classer en fonctions de protection et d'information. La condition de protection est satisfaite lorsque l'expéditeur a emballé la marchandise de « manière adéquate »[203]. L'emballage répond à la condition d'information[204], lorsqu'il permet de connaitre suffisamment le type de marchandise. Il doit servir de support d'information pour les acteurs de la chaine logistique. C'est en ce sens que l'expéditeur fournit au transporteur, les « défectuosités non apparentes »[205]. Conformément aux dispositions de l'article 4 de l'Acte uniforme, il doit fournir au transporteur, « la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ; le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros ; le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise »[206]. Les marques qui lui sont apposées doivent être lisibles indélébiles. Un bon emballage est celui qui est capable de fournir une réponse à toutes les questions envisageables sur l'origine, la composition, le risque, les conditions et conseils d'utilisation, la manutention, le transport et l'utilisation du produit. Il doit être fait de bonne foi. Un étiquetage doit en outre être effectué en tant que de besoin pour

---

[200] Dans ce sens, MERCADAL Barthélemy*, Droit des transports terrestres et aériens*, Précis Dalloz, 1996, p. 98, n° 166. Dans le même sens, cass. Com. 16 nov. 1983, *BT* 1984, 385 décidant qu'il sera responsable des avaries consécutives à ses manquements.

[201] En 2012, 12,3 millions de tonnes d'emballage ont été mises sur le marché, (donnée 2012 Ademe, Agence de l'environnement et de la maitrise de l'énergie, France).

[202] Sur ce sujet, voy. « L'emballage, Acteur important de la logistique des produits », *Conseil National de l'Emballage* (France), 2015.

[203] Acte uniforme art. 7.

[204] CA Paris 19-10-1993, GIE La Réunion européenne c. / Bursped France, *BTL* 1993, p. 792, partageant la responsabilité pour moitié avec les emballeurs professionnels pour manquement à leur obligation de conseil envers le donneur d'ordre.

[205] Au contraire, le transporteur qui ne fait pas de réserves aux défectuosités apparentes engage sa responsabilité.

[206] Acte uniforme, art. 4, e), f), g).

permettre une identification sans équivoque du destinataire et du lieu de livraison[207].

En générale, en matière d'emballage, de conditionnement et d'étiquetage des marchandises, le donneur d'ordre est appelé à répondre de toutes les conséquences d'un manquement à ses obligations. Par ailleurs, on verra un peu plus loin, le fait que le transporteur n' a pas formulé de réserves lors de la prise en charge de la marchandise ne lui interdit pas d'invoquer ultérieurement un manquement à cette obligation.

2. Le défaut d'emballage :

Le défaut d'emballage est évidemment imputable à l'expéditeur : « Il est responsable envers le transporteur et toute autre personne aux services de laquelle ce dernier recourt pour l'exécution du contrat de transport, des dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ainsi que des frais encourus en raison de la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, celui-ci n'ait pas fait de réserves à son sujet »[208]. Commet donc une faute l'expéditeur qui omet d'emballer, ou bien comme il faut, sa marchandise alors que le contrat ne prévoit pas autrement[209]. Le transporteur ici a un rôle passif, c'est-à-dire de vérifier son état et de faire de réserves s'il le faut[210]. Dans cette opération délicate, la jurisprudence est exigeante. Elle considère que, le défaut d'emballage est imputable à l'expéditeur lorsque par exemple malgré la fragilité et la valeur du matériel à transporter, il exclut expressément un conditionnement en caisse à claire-voie pourtant nécessaire[211]. L'insuffisance de la solidité d'une palette au regard du poids de la marchandise constituerait un défaut d'emballage

---

[207] MERCADAL Barthélemy, *Droit des transports terrestres et aériens*, Précis Dalloz, 1996, p. 98, n° 164

[208] Acte uniforme, art. 7.

[209] Article 7 ne parait pas d'ordre public, c'est-à-dire qu'on peut le dérogé par des conventions particulières.

[210] « Lorsque qu'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 remédie ». Art. 7, 2) Acte uniforme.

[211] CA Paris, 19-10-1993, GIE, La Réunion européenne c./Bursped France, *BTL* 1993, 792, partageant la responsabilité pour moitié avec les emballeurs professionnels pour manquement à leur obligation de conseil envers le donneur d'ordre.

libératoire pour le transporteur[212]. La jurisprudence est constante sur cette question depuis longtemps. Rappelée par la Cour d'Appel de Grenoble dans un arrêt du 20 janvier 1999, l'expéditeur commet une faute d'emballage lorsqu'il ne prévoit aucun dispositif de nature à assurer la stabilité d'une machine de poids dont le piétement, rapporté à la hauteur, est de nature à favoriser le renversement ; il s'ensuit qu'un conditionnement était nécessaire et que cette machine ne pouvant pas être transportée à nu[213]. Le transporteur a été exonéré. Trois (3) ans avant cet arrêt, la même Cour d'appel dans sa fidélité au principe, libère un transporteur et déclare l'expéditeur responsable du dégât, parce que, malgré la panne du groupe frigorifique du véhicule constatée dès le début des opérations de chargement, l'expéditeur passe outre les instructions du commissionnaire de faire procéder au déchargement du véhicule et poursuit le chargement de celui-ci. En ce comportant ainsi, il commet une faute exonérant le transporteur[214].

Dans le même sens, si le vendeur a la charge de l'acheminement, il a en conséquence l'obligation d'emballer ; il doit y veiller, sous peine de dommages et intérêts, même si la chose voyage aux risques de l'acquéreur[215], et même dans le cas où il réexpédie la chose après réparation[216]. Le vendeur est tenu donc de livrer la marchandise conditionnée de telle manière qu'elle puisse voyager sans avoir à souffrir des incidents de mer[217]. Il a été notamment jugé à Bayonne, que lorsque l'expéditeur emballe deux (2) ailes d'avion d'un « papier bulle, d'une feuille de plastique et d'un carton un pli », même si la mention « fragile », a été portée sur le colis, celle-ci ne pouvant en aucun cas compenser un emballage insuffisant.[218] Cependant, il ne faut pas

---

[212] Cité par BROU Kouakou « nouveau droit des transports… », *Op. cit*., citation n° 38. À notre connaissance, la jurisprudence n'exige pas non plus au transporteur analyse stricte de l'état de l'emballage.

[213]CA Grenoble, 20-01-1999, Sté française de Transports Gondrand frères c./ Sté MTTM, *BTL*, 1999, 236.

[214]CA Grénoble, 04-12-1996, euro pagro, c. /Sté Ir' trans, *BT*, 1997, 120.

[215] Cass. Com. 11-5-1981, *JC G.* 1981. IV. 270.

[216] Cass. Com. 14-3-1978, *Bull. civ.* IV . 74.

[217] CA Paris 06-11-1976, *DET* 1980. 399

[218] T. com. Bayonne 11-5-1993, Sté Aéro Cellule c. / SCAC, *BTL* 1993, 438, rejetant la demande en dédommagement pour immobilisation de son matériel par le destinataire qui, « bien au fait de la fragilité des colis, aurait dû exiger plus de soins dans l'expédition car il savait qu'en cas d'avaries, l'immobilisation de son appareil serait très allongée ».

non plus exagérer ; faut-il rappeler que, le vendeur n'est pas tenu d'un devoir de conseil en ce qui concerne le transport[219].

Par ailleurs, nous revenons dessus dans l'étude consacrée aux réserves du transporteur (v. p. 99) que, si le transporteur accepte l'arrimage défectueux, sans faire de réserve au moment de la prise en charge, il engage sa responsabilité. La Cour d'appel de Paris considérant dans un arrêt du 16 novembre 2017[220], que « l'expert ayant imputé le renversement de seaux de boyaux d'ovins à leur défaut d'arrimage, le transporteur ne peut invoquer le risque particulier né du mauvais emballage », au regard de l'article 17- 4 de la CMR.

II. Informations sur la destination de la marchandise :

Après avoir emballée correctement la marchandise, chargée sur le camion, l'expéditeur communique l'identité de la personne à qui le transporteur doit donner la marchandise, si ce n'est pas lui-même, qui la retire (A), et une adresse de déchargement (B).

A. Détermination du destinataire :

Le destinataire doit pouvoir être déterminé ou forcement déterminable. Il s'agit de la troisième personnalité qui se superpose au contrat, qui au départ se trouvait entre l'expéditeur et le transporteur. Il adhère par la livraison ; On verra que sans livraison, il n'aurait pas le destinataire[221]. Il devient alors partie au contrat à part entière : « sous réserve des droits et obligations de l'expéditeur, le destinataire, par son acceptation expresse ou tacite de la marchandise ou du contrat de transport, acquiert les droits résultant du contrat de transport et peut les faire valoir en son propre nom vis à vis du transporteur. Le transporteur ne peut cependant pas être tenu à une double indemnisation vis-à-vis de l'expéditeur et du destinataire pour un même dommage »[222].

---

[219] CA Aix 16-11-1980, *BT* 1981 p. 49.

[220] CA Paris, Pôle 5, ch.5, 16 nov. 2017, RH n° 16/19549 ; « Arrimage et faute inexcusable », *BTL*, n° 3668, 27 novembre 2017, p. 692.

[221] Voy. SECTION I. Le refus du destinataire de prendre livraison de la marchandise: notamment p. 158 *in fine*.

[222] Art. 13 Acte uniforme.

La lettre de voiture doit comporter son nom et son adresse [223]. Il est recommandé à l'expéditeur de s'assurer de l'existence du destinataire auquel il adresse la marchandise ; le TGI de Strasbourg estime qu'il ne peut reprocher au transporteur d'avoir livré à un faux destinataire dès lors que celui-ci a exécuté ses instructions[224].

Parce qu'il lui a été dit, le transporteur est tenu de livrer la marchandise entre les mains de la personne désignée sur la lettre de voiture comme destinataire ou entre celles de son présentant dûment désigné, et au lieu indiqué pour la livraison et de lui remettre la copie de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, le tout contre décharge.[225]

B. Indication du lieu de déchargement :

L'expéditeur indique le lieu précis de la livraison. Le lieu de la livraison s'entend du lieu convenu. C'est ce qui ressort de l'article 4 précité, en ces termes : « la lettre de voiture doit contenir : le lieu et date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison ». [226] Il indique au transporteur, le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué[227]. Le transporteur est tenu de livrer la marchandise à ce lieu.[228] Ainsi, on est en mesure de se demander : que se passe-t-il si le lieu n'est pas précisé ou n'existe pas ?

Cela n'est pas un problème car il est dit que si le « vendeur n'est pas tenu de livrer la marchandise en un lieu particulier, il doit la tenir à la disposition de l'acheteur soit au lieu où elle a été fabriquée ou stockée, soit au siège de son activité de vendeur »[229]. On déduit de cette disposition que l'Acte uniforme a pris soin de prévoir que le cas où l'expéditeur a omis de designer au voiturier son dépôt, que ce dernier ne doit pas décharger n'importe où, il doit garder la marchandise dans la bonne main à la disposition de l'expéditeur ; c'est une

---

[223]Acte uniforme, art. 4.

[224] TGI Strasbourg 24-11-2006, SA Dreyfus International c. / SAS Schenker, *BTL,* 2007. 127.

[225] Voy. L'Acte uniforme, article 13. Sur l'obligation de décharge : (Belgique) Rechtbank Van koophandel TC Autwerpen 29-4-1999, *DET* 1999. 851.

[226]Acte uniforme, article 4.

[227]Acte uniforme, article 4.

[228] Art.13

[229]AUDCG, art. 250

bonne chose de savoir que le transporteur reste responsable de la marchandise jusqu'à sa prise par le destinataire. À défaut de précision, on considère d'une manière générale, comme lieu de livraison, pour les établissements industriels et commerciaux, à l'intérieur de leur enceinte, après dépôt de l'envoi au pied du véhicule ; pour les commerces sur rue : au seuil du magasin. C'est ainsi que la Cour de cassation a jugé dans une affaire de vente avec livraison que lorsqu'il n'a pas été prévu par les parties dans leur contrat, le lieu de livraison est le lieu de fabrication ou de stockage des marchandises ou encore le lieu où le vendeur a son principal établissement[230].

§II. Les informations relatives aux annexes :

L'expéditeur s'engage à communiquer toute donnée relative à la sûreté et à la sécurité que le transporteur pourrait être obligé de fournir aux autorités douanières concernées, soit lui-même, soit par l'intermédiaire de toute personne à qui, il déléguera cette tache sous sa responsabilité, le cas échéant par voie électronique [231] .Tout échange ou transmission de données électroniques fait l'objet d'un archivage approprié.

L'Acte uniforme dans son article 6 exige que l'expéditeur remette au transporteur, les documents d'assurance (I), les documents nécessaires à l'accomplissement des formalités (II) et lui fournir tous « renseignements utiles »[232]. Qui donne des marchandises au transporteur, lui balance tous les accessoires utiles pour son déplacement. Oui, on ne peut pas vendre une voiture sans délivrer sa carte grise[233]. Les juges du fond apprécieront le caractère « utile » du renseignement *in concreto*[234].

---

[230] TGI Mfoundi, n° 246, 4-3-2002 : M. M. M. c./ LABOREX CAMEROUN S.A, *Ohadata J*-04-216.

[231]Voy. Conditions générales de l'IRU pour le transport international des marchandises par route et les prestations logistiques révisées le 3 novembre 2011 (en ligne), p. 4

[232] Une information est utile quant-elle intéresse le cocontractant. Elle est efficace et profitable pour le cocontractant. Dans ce sens, voy. Code civil, art. 1104.

[233]L'obligation de délivrance de la carte crise, l'accessoire de la voiture vendue ; Cass. Civ. 22-01-1991, *RJDA* 03/1991 n° 202.

[234] Il est ainsi par exemple, lorsque les marchandises requièrent un équipement, des installations, des instruments de manutention, des engins, des véhicules spécialement équipés, il est de la responsabilité exclusive de l'expéditeur d'en informer le transporteur au préalable par écrit. Sur ce sujet, voy., Conditions générales de l'IRU pour le transport international des marchandises par route et les prestations logistiques révisées le 3 novembre 2011 (en ligne), p. 4.

Ces opérations accessoires au transport impliquent une question majeure quant à la nature de l'obligation d'information. c'est celle de savoir si le débiteur est tenu d'une obligation de résultat de transmettre le renseignement, ou si simplement d'utiliser tous les moyens à sa disposition à cet effet.

Certains auteurs ont relevé l'existence d'un courant moderne tendant à déterminer, au sein de chaque contrat, une fraction relevant de l'obligation de résultat[235]. En effet, rappelle un auteur, un contrat comprend fréquemment plusieurs obligations distinctes pesant sur chaque partie, même si une seule de ces obligations peut être qualifiée de principale[236]. D'autres obligations accessoires peuvent dès lors recevoir la qualification d'obligations de résultat ou de moyens ; si l'obligation principale du médecin est toujours une obligation de moyen[237], cela ne fait pas obstacle à ce qu'une obligation accessoire de résultat pèse sur lui[238] : c'est le cas d'une obligation d'information de résultat. Dès lors le créancier de l'obligation d'information inexécutée pourra obtenir des dommages-intérêts même si l'obligation principale du débiteur a été exécutée[239]. Le débiteur qui sait ou qui doit le savoir, en parle. Il est obligé de la communiquer à son cocontractant. L'obligation dans cette hypothèse nous semble une obligation de résultat. Le débiteur n'est libéré que par une preuve de force majeure.

Il y a lieu de développer les informations relatives à l'assurance (I) et aux forces de l'ordre (II).

I. Les informations sur l'assurance de la marchandise:

Contrat par lequel une partie, l'assuré, se fait remettre moyennant une rémunération (la prime), pour lui ou pour un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur, qui, prenant en charge

---

[235] FOULON-PIGANIOL, note sous Civ. 1ère, 31 mai 1978, *D.* 1979, p. 48 ; PETEL Philippe, *Les obligations du mandataire*, thèse Montpellier, Litec, Bibliothèque de droit de l'entreprise, 1988, n° 164, p. 107.

[236]FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, LGDJ, 1992, p. 402. Rappelons que l'obligation principale dans un contrat de transport est de résultat.

[237]Civ. 1ère, 28 juin 1989, *Bull. civ*. I, n° 266 p. 177 : « le médecin est tenu d'une obligation de moyens et non de résultat, quelle que soit la nature de son intervention ».

[238] Un an auparavant la même chambre avait précisé que :« si un chirurgien dentiste est tenu à une simple obligation de moyens quant aux soins qu'il prodigue, il est tenu d'une obligation de résultat comme fournisseur de prothèse », Cass. Civ. , 15-11-1988, *Bull. civ. I*, n° 319, p. 217.

[239] Pour cette hypothèse, voy. Civ. 1ère, 09-05-1983, *Gaz. Pal.,* 1984, *Panor*., 139, obs. F. CHABAS.

un ensemble de risques, les compose conformément à la loi de la statistique[240]. L'élément caractéristique du contrat d'assurance est «l'aléa ». C'est un exemple de contrat aléatoire, c'est-à-dire une « convention réciproque dont les effets, quant aux avantages et aux pertes, soit pour toutes les parties, soit pour l'une ou plusieurs d'entre elles, dépendent d'un événement incertain ».[241]

Aux termes de l'article 4 – (e), « l'expéditeur fournit au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise ; le délai de franchise pour lequel le paiement des frais d'immobilisation du véhicule». Il doit fournir au voiturier tous « documents nécessaires »[242], on l'a dit, tous « renseignements utiles »[243], et toutes « instructions requises »[244]pour les formalités de transit.

La franchise sera la part d'un dommage que l'assuré prend à sa charge. Elle est absolue ou simple selon qu'elle est supportée par l'assuré ou l'assurance. En effet, lorsque la franchise est supportée par l'assuré, quelle que soit l'importance du dommage, on dit qu'elle est absolue ; Au contraire, elle est simple, lorsque la fraction du dommage dont elle est l'objet est réparée par l'assureur au delà d'un certain seuil de préjudice.

En cas de contentieux, il incombe à l'assureur de démontrer qu'il entre dans son champ. Autrement dit, la charge de la preuve revient à l'assureur lorsqu'il y a par exemple exclusion. La CA d'Amiens a pu, à cet effet, considérer à juste titre, qu'à défaut de prouver que les avaries résultaient du heurt du camion par un animal, la garantie « accidents de la route caractérisés » qui couvre les chocs, n'est pas acquise[245].

II. Les informations relatives aux forces de l'ordre et de sécurité :

Il s'agit entre autres de la douane (A), la police, et la gendarmerie (B), haltes de péage et de pesage, etc. (C).

---

[240] *Lexique des termes juridiques*, 16ème éd., Dalloz, 2007.

[241]Code civil, art. 1964

[242]Acte uniforme, art. 6-1

[243]Acte uniforme, art. 6-1,

[244] Art. 4- (h).

[245] CA. Amiens, 17 octobre 2017, n° 14/04067, Catesson Trandsports c / C H Rodinson France.

A. La douane :

Il faut rappeler que l'article 8-1 exige que l'expéditeur fournisse au transporteur tous renseignements utiles concernant le cas échéant le transbordement, l'envoi lui-même, c'est-à-dire essentiellement la marchandise et le destinataire et « toutes les instructions requises pour les formalités de douane et autres » et lui fournir « tous renseignements voulus »[246].

En règle, toute marchandise introduite sur le territoire[247], doit être soumise au contrôle douanier, qu'elle soit passible ou non des droits et taxes. C'est ainsi que, « toutes les marchandises importées par les frontières terrestres doivent être aussitôt conduites au plus prochain bureau de douane par la route la plus directe »[248] ; parce que simplement toutes les marchandises introduites sur le territoire sont passibles de droits de douanes. Elles doivent être libérées selon le cas des droits d'importation[249]ou des droits d'exportation[250], inscrits au tarif des douanes.

Les droits de douane, sont des impôts assis, sans préjudice de l'application des impôts nationaux de consommation, sur les marchandises importées, dans le but principalement de protéger les productions nationaux[251]et de renflouer les

---

[246] CMR, art. 11, al. 1

[247] Le territoire douanier s'étend à l'ensemble du territoire national y compris les zones dites « franches » car ces dernières peuvent constituées dans le territoire douanier par la loi.

[248]Article 69 Code malien des douanes. Il est interdit de prendre tout chemin tendant à contourner où à éviter les bureaux de douane ; article 76, 2. a), même Code.

[249] Importation signifie, « l'introduction dans le territoire douanier de marchandises en provenance de l'extérieur ». Au Mali, la procédure d'importation se fait en 3 étapes distinctes : elle débute par l'obtention d'une intention d'importation. Ce premier document s'obtient auprès de la Direction Nationale du Commerce et de la Concurrence (DNCC). 2ème étape, la procédure de dédouanement au port de transit ou de déchargement : sur la base de l'intention d'importation, l'importateur confirme sa commande de marchandises. 3ème étape, la procédure de dédouanement à l'arrivée de la marchandise (Terminal routier ou ferroviaire) : aux bureaux des douanes qui s'en chargent de l'exécution des réglementations.

[250] Exportation désigne, « l'expédition à partir du territoire douanier, de marchandises à destination de l'extérieur », le territoire douanier s'étendant à l'ensemble du territoire du pays[250]. Le processus d'exportation s'effectue en 3 étapes : Le processus d'exportation à partir du Mali débute avec l'obtention d'une intention d'exportation. 2ème étape, l'exportation avec la déclaration dans le système SYDONIA World et l'imprimer pour la Douane. 3ème étape, exportation ou le transport vers les ports voisins.

[251] *Lexique des termes juridiques*, 16ème éd., Dalloz, 2007. Les « droits protecteurs » frappent les marchandises mises à la consommation soit en suite d'importation directe soi en suite de régimes économiques ; article 5 alinéa 2 du Code des douanes malien.

caisses de l'État[252]. Ils sont composés des droits d'importation, droits d'exportation et des prélèvements divers. Ils sont assis en principe sur la valeur des marchandises[253]. Les droits de douanes sont propres à l'importation ; nonobstant, bien qu'il n'y ait pas de droit de douane à l'exportation, les exportateurs doivent néanmoins effectuer la déclaration, vérification de documents, et s'acquitter de frais de déclaration (de l'ordre de 22 000 F CFA). Au Mali, les droits de douane sont régis par le Code des douanes, des dispositions particulières et droit communautaire de l'UEMOA[254]. De façon générale, les bureaux des douanes sont chargés de l'exécution de la stratégie et des réglementations établies par la Direction Générale des Douanes au niveau de leur zone géographique. C'est ainsi que par exemple, concernant l'importation de marchandises par la route, le bureau de Douanes de Faladiè (Bamako, la capitale) reçoit physiquement les marchandises en provenance des axes : Ghana, Togo, Guinée, Côte d'Ivoire et Burkina Faso. Le Bureau de Kati (ville située l'Ouest et à 15 km de Bamako) reçoit les marchandises en provenance des pays de l'Ouest, le Sénégal et de la Mauritanie. En ce qui concerne le fret par rail, il est reçu par le Bureau de Bamako.

Le dédouanement est opéré par un transitaire[255]ou un commissionnaire en douane[256]à l'aide d'un formulaire de déclaration conforme au modèle officiel prévu à cet effet[257]. Toutes les marchandises importées ou exportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail leur assignat un régime douanier[258]. Le commissionnaire agrée en douane acquitte, pour le compte de son commettant,

---

[252] Les droits fiscaux sont applicables à « toutes marchandises, quelle que soit leur origine ou leur provenance, mises à la consommation sur le territoire douanier… » ; Article 5 alinéa 3, Code des douanes du Mali.

[253] Voy. Article 4 du Code des douanes malien.

[254]Union Économique et Monétaire Ouest Africaine, créée le 10 janvier 1994 et a comme but la réalisation de l'intégration économique des États membres.

[255] C'est un agent de transit. Le transit est ordinaire ou international. Le transit international « est le régime douanier qui permet le transport des marchandises sous douane entre plusieurs pays » ; article 142 du Code des douanes du Mali.

[256] Les marchandises importées ou exportées doivent être déclarées en détail, par les personnes physiques ou morales ayant obtenu l'agrément de commissionnaire en douane ; article 86 Code des douanes du Mali.

[257] Dans la zone UEMOA, les transitaires doivent saisir la déclaration dans le système SYDONIA World et l'imprimer pour la Douane. Nonobstant, l'administration des douanes peut accepter que soit utilisé, comme « déclaration sommaire, tout document commercial ou administratif qui contient les énonciations nécessaires à l'identification des marchandises » ; article 64 Code douanier malien.

[258] Article 84 alinéa 1 du Code des douanes du Mali.

le montant des droits, taxes ou amendes, liquidés par l'Administration des Douanes[259]. Le transporteur n'assure pas cette formalité puisqu'il n'est pas agréé pour le faire[260]. Le rôle du transporteur se borne à remettre au commissionnaire les documents fournis par l'expéditeur. Au demeurant, le voiturier doit dès son arrivée au bureau de Douane remettre au service des Douanes, des documents de transport[261]. Ainsi, les transporteurs présentent aux agents des Douanes à la première réquisition, selon l'article 238 Code malien des douanes : « a) Les titres de transport dont ils sont porteurs ; b) Le cas échéant, les titres de régie et autres expéditions accompagnant les marchandises. c) Des quittances attestant que ces marchandises ont été régulièrement importées ou des factures d'achat, bordereaux de fabrication ou toutes autres justifications d'origine émanant de personnes ou sociétés régulièrement établies à l'intérieur du territoire douanier ». La liste de documents remis au transporteur et les instructions doivent figurer sur la lettre de voiture. Le transporteur ne commet pas non plus de faute lorsqu'il s'abstient de vérification quant à la véracité ou la suffisance de ces renseignements.

Par ailleurs, contrairement aux plaintes des routiers, l'analyse sérieuse de l'ensemble des données met en évidence que le temps et les retards ne sont pas du fait du temps des opérations en Douane ou au port, mais plutôt du fait de l'importateur ou du transitaire[262]. Ces temps et retards pourraient être optimisés par exemple par une meilleure organisation du travail au niveau des chargeurs et des transitaires. En effet, malgré le fait que les opérations de déchargement et de Douanes peuvent être relativement courtes avec une

---

[259] Article 88 Code des Douanes du Mali.

[260] Article 87 du Code malien de douane interdit à toute personne d'accomplir pour autrui les formalités de douane s'il n' a été agréé à cet effet. Exception faite aux forces de l'ordre dans une certaine mesure, « pour des raisons de défense nationale et de sécurité, les forces Armées et de sécurité peuvent bénéficier d'une autorisation de dédouaner pour leur propre compte ». Article 86 alinéa 2 Code malien des douanes.

[261] Article 69 Code des douanes du Mali. « Les marchandises qui arrivent après la fermeture du bureau de douane sont déposées sans frais dans les dépendant du dudit bureau jusqu'au moment de son ouverture ; dans ce cas, la déclaration sommaire doit être remise à l'administration des Douanes dès l'ouverture du bureau si les marchandises ne sont pas déclarées immédiatement en détail », article 70 alinéa 3.

[262] Voy. l' « Étude de performance de la chaine logistique des transports de marchandises sur les corridors Dakar – Bamako et Abidjan – Bamako », n° ml/fed/024-666 - cris 2015/359 – 800*, rapport final. décembre 2015, CONSIA*, p. 15. Au titre de présentation, l'objectif général de cette étude est d'assurer l'approvisionnement général du pays en marchandises à moindre coût et d'améliorer la compétitivité des produits d'exportation du Mali. Les objectifs particuliers de l'étude sont de déterminer en détail les paramètres qui impactent sur les coûts et les délais d'acheminement des marchandises en provenance ou à destination du Mali sur les itinéraires reliant les ports d'Abidjan et de Dakar et les terminaux à Bamako.

moyenne de 2 jours à Abidjan et de 3 jours à Dakar (à l'importation vers Bamako), le temps de séjour au port est relativement long (11 jours en moyenne à Abidjan et 13 jours en moyenne à Dakar). Les transitaires interrogés sur ce problème ont donné les principales explications suivantes : Les importateurs tardent à leur transmettre les documents originaux nécessaires à la déclaration de la marchandise ; à envoyer les fonds nécessaires pour procéder aux opérations de dédouanement ; Le temps de franchise de stationnement au port permet une certaine flexibilité au niveau du temps ; Certaines difficultés à trouver un camion en haute saison.

Toutefois, on sait que le donneur d'ordre qui ne désire pas un intermédiaire, peut valablement décider à communiquer lui-même les données à toute autorité douanière. Dans ce cas, il doit fournir au transporteur, le numéro de déclaration douanière y relative[263]. C'est ainsi qu'au Mali, le dépôt de la déclaration sommaire est effectué, soit par la personne qui a introduit les marchandises sur le territoire douanier ou, le cas échéant, par la personne qui prend en charge le transport des marchandises après que cette introduction ait eu lieu ; soit par la personne au nom de laquelle les personnes visées ci-dessus ont agies[264]. Les inspecteurs et les contrôleurs de douane peuvent exiger la communication des papiers et documents de toute autres relatifs aux opérations intéressant leur mission notamment, lettre de voiture, factures, feuilles de chargement, livres, registres, bordereaux d'expédition, etc.[265], ainsi que l'identité des personnes[266].

Il faut noter que la procédure employée pour modifier ou compléter la déclaration douanière doit permettre la détection en tant que telle de tout complément ou toute modification et assurer la préservation des indications originales de la déclaration douanière[267].

In fine, si le droit de douane permet de renflouer la caisse de l'État et de protéger l'économie nationale, il pourrait s'avérer néfaste pour les

---

[263] Voy. Conditions générales de l'IRU pour le transport international des marchandises par route et les prestations logistiques révisées le 3 novembre 2011 (en ligne), p. 4

[264] Article 64 Code des douanes du Mali

[265]Voy, article 60 du Code des Douanes du Mali

[266] Article 63 Code des Douanes du Mali.

[267] Conditions générales de l'IRU pour le transport international des marchandises par route et les prestations logistiques révisées le 3 novembre 2011 (en ligne), p. 4

consommateurs, notamment sur le prix des produits et aussi propice à la corruption en dépit de l'interdiction[268]. En effet, la douane malienne par exemple peut en toute légalité[269] se livrer à des taxations forfaitaires sur des produits dépourvus de tout caractère commercial, comme des petits objets ou des contenus de bagages des voyageurs sous réserve de ceux admis en « franchise » de l'article 234 du Code des douanes[270]. Cette faculté offerte aux agents des douanes, souvent exagérée, parfois abusive dans la mise en œuvre, soulève de difficultés de compréhension par les usagers et source de querelles et détournement de fonds publics. Bien qu'obligatoire d'après l'article 113 du Code douanier, l'agent chargé de la perception des droits et taxes n'en donne pas systématiquement de quittance. Cette difficulté est aggravée, à nos yeux, par manque ou l'insuffisance de formation des douaniers, des textes et la mauvaise gouvernance. Au Mali, une fois que le douanier fixe son prix, quand bien même injuste, les déclarants mécontents ne saisissent pas les voies de recours, préfèrent soit corrompre l'agent ou abandonner le produit taxé[271]; l'opposition étant expressément prohibée par l'article 44 alinéa c. et s. du Code des Douanes, ou par le concept très prisé : « outrage aux forces de l'ordre ». Pourtant, l'article 104 du Code douanier, donne la possibilité au déclarant dans la mesure où il n'accepte pas l'appréciation du service de douanes, de porter la contestation devant le Comité Supérieur du Tarif des Douanes. Cette pratique très peu rependue peut être expliquée par manque de confiance et de méfiance à l'autorité et la justice. Du fait de la corruption, le déclarant, risquerait de payer plus cher auprès du boss qu'un agent au poste : le choix est facile.

---

[268]Article 50 du Code des douanes interdit « aux agents des Douanes, sous peines des sanctions prévues par le Code Pénal en matière de corruption et de concussion, de recevoir directement ou indirectement, quelque gratification, récompense ou présent que ce soit, ou de recevoir pour leur propre compte tout ou partie des droits et taxes ».

[269]Voy. Article 9 du Code malien des douanes.

[270] Notamment, a) Les envois destinés aux Ambassades, Consulats et aux Organisations Internationales siégeant au Mali ainsi que les membres de ces Institutions ; b) Les envois destinés aux Organisations Non Gouvernementales ; c) Les biens importés dans le cadre de l'exécution des marchés publics financés ressources extérieures. d) Les biens importés par les entreprises privées dans le cadre de conventions passées avec l'État. e) Les biens importés par les entreprises franches d'exportation agrées au Code des investissements. f) Les envois destinés à la Croix-Rouge malienne et aux autres œuvres de solidarité de caractère national etc. Ils sont définis au préalable par la loi.

[271] L'administration des douanes pourrait alors, les vendre aux enchères publiques ou en faire don à des hôpitaux, hospices ou autres établissements de bienfaisance, ou faire procéder à leur destruction, conformément à l'article 231 du Code des douanes.

Enfin, par rapport à la prescription, il faut noter que l'Administration des Douanes est non recevable à former aucune demande en paiement des droits, trois ans (3) après que lesdits droits auraient dû être payés[272]. Inversement, aucune personne n'est recevable à former, contre l'Administration des Douanes, des demandes en restitution de droits et de marchandises et paiements de loyers, deux (2) ans après l'époque que les réclamants donnent aux paiements des droits, dépôts des marchandises et échéances des loyers[273].

B. Police et Gendarmerie

Les postes fixes aux frontières et à l'intérieur sont également équipés outre des postes de Douane, de postes de contrôle de police des frontières, de gendarmerie, et des eaux et forêts.

Outre le contrôle des documents de bord du véhicule et des documents du conducteur, le contrôle au poste fixe et mobile porte sur le respect des normes de gabarit et de chargement édictées par le Règlement n° 14 de l'UEMOA (annexe n°2 jointe), notamment, gabarit des véhicules lourds ; dimensions maximales autorisées ; limites des charges à l'essieu et des poids en charge des véhicules. Les forces de l'ordre sont chargées ici de s'assurer que les véhicules et leurs conducteurs sont dans la légalité. Elles s'assurent que tous les papiers (carte grise, assurance, vignette, contrôle technique, permis du conducteur, etc.) sont à l'ordre. Puisqu'il est dit que dans chaque État membre de l'UEMOA, tout véhicule routier lourd assurant un transport d'un lot de marchandises d'un poids de sept (7) tonnes et plus, pour le compte d'un seul chargeur, doit être muni à son bord d'une lettre de voiture, mentionnant la nature des marchandises transportées et leur poids, ainsi que l'origine et la destination du ou des transports[274]. Aussi « Tout véhicule lourd immatriculé dans un État membre de l'UEMOA, circulant sur la voie publique, doit être équipé d'une plaque de dimensions et d'une plaque de tare rivetées dites respectivement « plaque de dimension UEMOA » et « plaque de tare UEMOA» affichant clairement, pour la première, les caractéristiques de dimensions du véhicule et, pour la seconde, le poids à vide (ou tare) et le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) du véhicule. Cette disposition s'applique

[272] Article 293 Code malien des douanes.

[273] Article 291 Code malien des douanes

[274] Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 Décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du Gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds dans les États membres de l'UEMOA, Article 10

pour tout véhicule isolé comme pour chacun des véhicules composant un ensemble routier, véhicule à moteur, remorque et semi-remorque.

En plus, les transports exceptionnels effectués par des véhicules de plus de cinquante et une tonnes (51 tonnes) de Poids Total Roulant Autorisé ainsi que les transports « hors normes » devront faire l'objet, dans chaque État-membre, d'une autorisation de transport exceptionnel accordée par le Ministre en charge des transports, après avis conforme du Ministre en charge des routes, conformément aux textes nationaux en vigueur. Tout véhicule concerné circulant sur le réseau routier doit être muni des dispositifs de sécurité. Nonobstant les autorisations dont ils sont munis pour les transports exceptionnels ou « hors normes », les bénéficiaires devront prendre les mesures complémentaires de sécurité adéquates telles que l'escorte et le gyrophare[275].

Dans chaque État membre, tout véhicule routier lourd construit localement ou importé doit, avant sa mise en circulation, faire l'objet d'une réception administrative et technique par les services du Ministère en charge des transports routiers, ou sous leur autorité. Cette réception intervient avant d'autoriser le véhicule à circuler sur la voie publique et de procéder à son immatriculation administrative. Cette réception est destinée à vérifier et constater que le véhicule satisfait aux diverses prescriptions techniques édictées par la réglementation nationale et par les dispositions du présent Règlement. Un certificat de réception est délivré au véhicule lorsqu'il satisfait aux prescriptions du Règlement. Les plaques UEMOA sont alors établies et rivées au véhicule. Tout véhicule déjà immatriculé dans un État membre, ayant subi des transformations notables est obligatoirement soumis à une nouvelle réception. Le propriétaire du véhicule doit demander cette nouvelle réception auprès des services du Ministère en charge des transports[276].

Dans chaque État membre, tout véhicule routier lourd est soumis à un contrôle technique périodique. La périodicité de ce contrôle est au minimum de six (6) mois. Le contrôle technique périodique est réalisé par des centres de visite

---

[275] Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 Décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du Gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds dans les États membres de l'UEMOA, article 7.

[276] Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 Décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du Gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds dans les États membres de l'UEMOA, article 8

technique agréés par le Ministre en charge des transports routiers, et sous l'autorité des services du Ministre[277].

Cependant, « L'étude de performance de la chaine logistique des transports de marchandises sur les corridors Dakar – Bamako et Abidjan – Bamako » citée, a mis en lumière des goulots d'étranglements sur lesquels il est possible d'agir par des mesures spécifiques. Parmi ces principaux goulots d'étranglement identifiés figurent : Le trop contrôle incessant des forces de l'ordre avec tout ce qui va avec, notamment les rançons ; Le temps de passage aux frontières ; L'immobilisation prolongée des camions à l'arrivée au terminal à Bamako. L'escorte physique (au Sénégal et en Cote d'Ivoire par exemple).

Ce traitement a un impact direct sur les coûts et le temps. C'est ainsi que, les coûts d'exportation sont généralement plus chers quand la marchandise emprunte le corridor Bamako-Abidjan. Les coûts élevés de l'escorte à prendre à Pogo (Cote d'Ivoire) en est l'une des principales causes. Par rapport au temps, à l'exportation, le corridor le plus rapide est l'axe Bamako-Dakar par la route puis par le train. La route vers Abidjan est plus longue d'un jour à cause des tracasseries aux frontières notamment celle de la Côte d'Ivoire (Pogo) où le camion doit attendre une escorte non officielle.

L'amélioration de la chaine logistique passe donc, par remplacement de l'escorte physique et annulation du coût ; L'élimination du surcoût à l'entrée de la Cote d'Ivoire par plaidoyer auprès des autorités ivoiriennes; L'amélioration de la production de la gestion et la circulation des documents de transport ; le suivi de la mise en place de Postes Frontières de Contrôle Conjoint, etc.

C. Informations pour les autres contrôles : Charge à l'essieu, pesage-péage et poids total du véhicule

Dans la zone UEMOA, Chaque État membre doit mettre en place un système de postes fixes de contrôle sur route des véhicules routiers lourds, couvrant le réseau routier communautaire, à des fins de contrôle du respect des normes

[277] Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 Décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du Gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds dans les États membres de l'UEMOA, article 9

fixées par le Règlement tel qu'elles sont édictées par les dispositions des articles 4[278] et 5[279].

Chaque poste fixe de contrôle est équipé d'un mécanisme de pesage des véhicules pour le contrôle de la charge à l'essieu et du poids total du véhicule, et d'un dispositif de mesure du gabarit. Les postes fixes localisés au niveau d'un cordon douanier sont équipés d'un scanner à des fins de contrôle douanier et de sûreté[280].

Cependant le nombre de poste de contrôle n'est pas illimité. Sur tout itinéraire communautaire de transit dans un État membre, le nombre de postes de contrôle ne doit pas dépasser deux (2) postes fixes de contrôle dans chaque sens de circulation, y compris les postes aux environs des sources d'émission de trafic lourd, lorsqu'ils se situent sur l'itinéraire et les postes aux frontières, compris. Les postes de pesage-péage ne sont pas décomptés dans le nombre de postes fixes de contrôle, précise l'article 13.1 du Règlement 14.

Outre la mise en place du système de postes fixes, le système de contrôle sur route de chaque État membre doit disposer d'équipements mobiles de contrôle homologués conformément à l'article 13. 2. Ce genre de contrôle sur route mobile s'effectue inopinément. Il vise essentiellement à contrôler les infractions et fraudes au passage des postes fixes de contrôle. Il vise aussi à contrôler les véhicules qui ne sont pas interceptés au niveau d'un poste fixe.

Comme pour le contrôle fixe, le contrôle sur route mobile n'est pas sans limite, il ne peut être opéré que dans la limite de trois (3) points de contrôle simultanés au total dans chaque sens le long de l'itinéraire. Au point de

---

[278] Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 Décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du Gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds dans les États membres de l'UEMOA, Article 4 : Gabarit des véhicules lourds ; dimensions maximales autorisées : Les dimensions hors tout des véhicules à moteur et des ensembles de véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des États membres de l'UEMOA ne doivent pas excéder les limites de gabarit spécifiées à l'Annexe, partie intégrante du présent Règlement.

[279] *Idem* Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 Décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du Gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds dans les États membres de l'UEMOA, CM, Article 5 : Limites des charges à l'essieu et des poids en charge des véhicules : Sauf le cas de transports exceptionnels ou « hors normes » visés à l'Article 7 du présent Règlement ainsi que des convois et transports militaires, la charge maximale autorisée à l'essieu (CMAE), le poids total autorisé en charge (PTAC) et le poids total roulant autorisé(PTRA) des véhicules et ensembles des véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des États membres de l'UEMOA ne doivent pas dépasser les limites édictées à l'Annexe du présent Règlement.

[280] *Ibid.* UEMOA, Règlement n°14, 2005, CM, article 13.1

contrôle mobile, le contrôle est effectué par sondage, par prélèvement d'unités de trafic dans la circulation, sans constituer de file d'attente[281].

Dans ce sens, sur tout itinéraire de transit d'un État membre de l'UEMOA, tout véhicule assurant un transport de transit ne peut être contrôlé, de bout en bout de l'itinéraire, qu'aux postes fixes d'entrée et de sortie de l'itinéraire. Cette limitation précise le Règlement ne dispense pas le véhicule du contrôle mobile inopiné[282].

In fine, au niveau de la frontière entre deux États, le contrôle est opéré en commun par les deux États frontaliers au poste de contrôle juxtaposé à la frontière. L'exploitant du véhicule est tenu responsable du non respect des normes sur la voie publique.

Dans le souci de réduire le coût et la durée du transport, nous devons noter que, l'amélioration des formalités de transit, passe par l'harmonisation et l'interconnexion douanière avec comme objectifs, amélioration de la production et la gestion des documents douaniers ; Prélèvement unique du fonds de garantie aux ports. Cela passe également par le développement du TRIE et la facilitation du transit ; La mise en place de guichets uniques ; Mise en place d'un suivi électronique unique inter-états ; Suppression du carnet physique TRIE et évolution vers document électronique ; Amélioration de l'accès au Fret des camions ; Réduction des temps moyens d'attente aux frontières ; Dématérialisation des documents accompagnant la déclaration en Douane.

Pour terminer, l'expéditeur doit, sous peine de voir sa marchandise mise hors d'état de nuire, de surcroît sa responsabilité engagée, prévenir le transporteur pour toute marchandise dangereuse. Il porte à la connaissance du transporteur des documents, des espèces ou des marchandises de grande valeur. À défaut, le transporteur n'est pas responsable de la perte[283].

Ceci étant les obligations d'information de l'expéditeur, nous voilà sur le point d'aborder celles du transporteur avant d'arriver au destinataire.

---

[281] Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005, *op cit.*, article 13.2, d).

[282] *Idem* Règlement n°14/2005/CM/UEMOA, article 13.4.

[283] Acte uniforme, art. 8-4

SECTION II. Informations à la charge du transporteur :

Sauf convention contraire, le conditionnement et l'arrimage à l'intérieur du véhicule incombe au transporteur. Il se peut donc, que ces opérations accessoires au transport soient effectuées par un prestataire autonome, dans ce cas le transporteur a l'obligation de contrôler tout le chargement[284]. C'est dire que pendant ces opérations, si le transporteur s'aperçoit de quelque chose, par exemple que la marchandise ne peut pas supporter le voyage, la bonne foi veut qu'il en parle à l'expéditeur. Pour tout incident, aussi minime soit-il, il doit demander des instructions. Ceci relève de ce que nous appelons, les obligations spéciales d'information (§II) ; mais nous verrons d'abord que le transporteur n'est pas obligé de vérifier toutes les informations données par son client (§I).

§ I. Le devoir de vérification du transporteur :

Nous avons vu que l'Acte uniforme, à travers les articles 4 et 7 oblige l'expéditeur à donner au transporteur tous les renseignements utiles, qu'il voudrait, pour l'exécution du déplacement de la marchandise. À partir de la prise en charge, naisse donc à l'égard du transporteur, une obligation de vérification. Cette obligation n'a pas la même allure quand il s'agit de la lettre de voiture (I) ou les annexes (II).

I. Vérification du contrat de transport :

La vérification s'étend sur la lettre de voiture et l'état apparent de la marchandise (A. Principe). N'étant pas un technicien, le transporteur ne saurait expertiser la marchandise (B. limite de la vérification du transporteur)

A. L'exposé du principe :

Aux termes de l'article 7 alinéa 2 de l'Acte uniforme[285]: « 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 de personnes ou des marchandises, le transporteur doit en aviser la personne responsable de l'emballage et l'inviter à y remédier. Le transporteur n'est pas tenu de transporter la marchandise si, après l'avis, il n'est pas remédié à ce

[284] Cass. Com. 28 avril 1982, *Bull. civ*. IV, n° 47.

[285] *Idem.* CMR, voy., art. 10 *in fine*.

défaut d'emballage dans un délai raisonnable compte tenu des circonstances de fait ».

En effet, la prise en charge est l'acte à la fois matérielle et juridique par lequel le transporteur prend possession effective de la marchandise et l'accepte au transport[286], peu importe qu'aucun document n'établisse cette acceptation[287]. Concrètement, elle magnifie la formation d'un contrat jusque là consensuel car c'est au moment de la prise en charge que le transporteur devient garant de la marchandise et que commence à peser sur lui la présomption de responsabilité.

À ce moment, l'Acte uniforme impose une série de vérification au transporteur, qu'on peut, sans crainte, qualifier de « visuel », puisqu'il doit vérifier l'état général de la marchandise qui lui est confiée à savoir le chargement, la quantité de la marchandise, l'absence de dommages, tout défaut d'emballage apparent ou absence d'emballage. La responsabilité du transporteur pouvant être recherchée par l'ayant droit si le défaut était flagrant[288]. Ce devoir de vérification visuelle du chargement, apparait à la lecture de l'article 10 de l'Acte uniforme[289] et peut se résumer en trois (3)[290] ; le transporteur est tenu de vérifier :

a) L'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis à leurs marques ainsi qu'à leurs numéros ; notamment, vérifier l'identité du destinataire ou de son représentant.

b) L'état apparent de la marchandise et son emballage : il s'agit de l'obligation de reconnaitre l'état extérieur de la marchandise et de son emballage.

c) Vérification du poids et le contenu des colis : Aux termes de l'article 10 alinéa 3 de l'Acte uniforme, l'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. On voit bien qu'il s'agit d'une faculté offerte à l'expéditeur et qui prend en charge les frais de cette opération de vérification. Le résultat des

---

[286] BROU Kouakou Mathurin, « Le nouveau droit des contrats de transport de marchandises par route dans l'Espace OHADA », *Penant*, n° 845.

[287] Cass. Com. 19 mai 2015, 13-25.264

[288] *Idem*, CMR, art. 10

[289] Une disposition similaire, CMR, art. 8

[290] La troisième est une faculté offerte par l'art. 10-3.

vérifications, précise le même article, est consigné sur la lettre de voiture. La partie qui demande la vérification supportera normalement le frais[291]. Pour la Cour de cassation, le transporteur est seul responsable de l'accident et des avaries consécutifs lorsqu'il a omis de contrôler le chargement : il répond tout seul, s'il a omis de contrôler si le chargement exécuté par l'expéditeur ne mettait pas sa remorque en état de surcharge [292] ; Le renversement de l'ensemble engage la responsabilité du transporteur, qui outre une vitesse excessive, s'est abstenue de vérifier le poids de l'envoi (non indiqué par le donneur d'ordre) et, en présence d'une surcharge, aurait dû refuser une prise en charge mettant en péril la sécurité routière[293].

En outre, à la prise en charge de la marchandise, il existe un certain nombre de renseignements dont le voiturier devrait rechercher, notamment, celui de connaitre le trajet : coupeur de route ou route sûre, route praticable ou non praticable, le trajet le plus court, etc.

Pour clore sur ce point avec le commissionnaire de transport, après la prise en charge, si l'expéditeur est tenu d'informer le commissionnaire de tout sur la marchandise, au retour, le « commissionnaire qui se charge d'un transport par terre ou par eau est tenu d'inscrire sur son livre-journal la déclaration de la nature et de la quantité des marchandises et s'il en est requis, de leur valeur »[294]. Le commissionnaire qui a omis de faire une déclaration de valeur, alors que la marchandise dépasse le montant de la limitation de responsabilité du transporteur, commet une faute qui l'engage à réparer le préjudice ainsi causé au propriétaire des marchandises dont il avait la charge[295].

Ce droit ou cette faculté de vérification connait des limites.

---

[291] On y reviendra sous la bannière des charges de l'information, p. 126 et s.

[292] 15 oct. 1974, *Bull. civ*. IV, n° 250.Le transporteur répond seul aux surcharges. Il peut se voir infliger une amande et voire même être contraint à décharger l'excédent à ses frais.

[293] Cass. Com. 29 novembre 2017, n° 16-23-105. Pour plus de détails sur cette jurisprudence voy., *BTL*, n° 3670, 11 décembre 2017.

[294] Article L.132-3 du Code des transports français. Rappelons de passage que la CMR, ni l'Acte uniforme ne régissent pas la commission de transport.

[295] Rouen, 16 Août 1979, *DMF* 1980, 272

B. Les limites de la vérification du transporteur :

Le transporteur n'étant pas un technicien de l'emballage, c'est justement l'état apparent que l'on lui demande de vérifier et non sa validité foncière. En revanche, M. BROU enseigne qu' en ce qui concerne les marchandises emballées, la présomption de l'article 10 - 4 Acte uniforme ne se limite pas seulement au bon état extérieur de l'envoi, mais s'étend aux marchandises elles-mêmes, dès lors que le transporteur a le droit de contrôler le contenu du colis, et ce même s'il est établi qu'il n'y a pas eu reconnaissance effective du contenu, en raison des difficultés pratiques de l'opération [296] . Cette interprétation nous semble excessive.

En effet, les vices cachés ne sont pas concernés par la règle. Le vice caché d'emballage sera un vice légitimement ignoré par le transporteur. Il est certain que si l'ayant droit avait déclaré le vice au transporteur, ce dernier ne peut plus l'ignorer et le vice n'est donc plus caché pour lui. C'est ainsi qu'il a été déduit que la garantie des vices cachés pouvait sanctionner la violation d'une obligation d'information pesant sur le vendeur[297].

Sur le fondement du vice caché, l'élément matériel de l'obligation d'information serait le manquement apparent, c'est-à-dire ce qui rend la marchandise non conforme aux annonces de la lettre de voiture.

Une distinction mérite l'attention particulière. Il ne faut pas confondre le vice caché de la marchandise et le défaut de conformité de son emballage aux mentions de la lettre de voiture ; en ce que le défaut de conformité serait, à la lumière de l'article 10 alinéa 1, a), et l'article 8 de la CMR, une différence de poids, de nature, du nombre, du contenu de la marchandise par rapport à la lettre de voiture[298] ; alors que le vice, sur le fondement de l'article 10, al 1, b)

---

[296]BROU Kouakou Mathurin, « Le nouveau droit des contrats de transport de marchandises par route dans l'espace OHADA », *Penant*, n° 845.

[297] Sur ce sujet, Voy., GHESTIN Jacques., *conformité et garantie dans la vente*, L.G.D.J., 1983, p. 116, n° 113

[298]Sur le sujet similaire, voy. TOURNNAFOND Olivier, *L'obligation de délivrance dans la vente d'immeuble à construire*, thèse, Paris, XII, 1987, selon cet auteur, « cette expression qui est une violation des prescriptions littérales du contrat, et le non-respect des documents publicitaires à valeur contractuelle et surtout, la non-conformité par rapport aux attentes légitimes de l'acquéreur, par exemple sur le fondement de l'article 1134 du Code civil, alinéa 2 ou 1135 du Code civil »

réside dans la défectuosité de la matière même de la marchandise et de son emballage[299].

Appliqué au droit de la vente, M. TOURNAFOND note, que le "vice" ne peut se confondre avec le "défaut de conformité" pour trois (3) raisons principales : *primo*, contrairement à la non-conformité qui n'est qu'une simple différence entre la chose vendue et la chose livrée, le vice présente un aspect pathologique ; en second lieu, le vice présente un caractère accidentel qui implique une certaine indulgence à l'égard du vendeur, tandis que le défaut de conformité est une faute du vendeur dans l'exécution du contrat. Le vice est inhérent au bien vendu, alors que la non-conformité est liée à un contrat déterminé[300].

Ceci étant, le devoir de contrôle visuel de la lettre de voiture ne concerne pas les documents annexes. Ces derniers, nous allons le voir, relèvent d'un autre régime.

II. Vérification des annexes :

Nous avons vu que l'Acte uniforme, à travers l'article 6, pose le principe que l'expéditeur doit remettre au transporteur les « documents nécessaires » et lui fournir tous « renseignements utiles », à l'accomplissement des formalités de douane et autres, en ce qui concerne les transports inter-états [301] . Le transporteur s'engage alors à justifier de ces autorisations et à effectuer le transport avec les personnels habilités et des matériels spécialisés en conformité avec les prescriptions légales et réglementaires.

Il faut d'ors et déjà noter que, contrairement à la lettre de voiture, le transporteur n'a pas à vérifier l'exactitude des documents annexes : l'assurance (A) et du dédouanement (B).

A. L'assurance de la marchandise :

Il a été étudié plus haut, que l'expéditeur fournit au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise, « le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué ; le délai de franchise pour lequel le paiement des

---

[299]Voy. Également, CMR, art. 8 b) 1.

[300] *Idem*, TOURNAFOND Olivier, *L'obligation de délivrance dans la vente d'immeuble à construire*, thèse, Paris, XII, 1987, *op. cit.*

[301] Sauf évidemment lorsqu'il existe une coopération douanière entre les États concernés.

frais d'immobilisation du véhicule » [302](V. p. 73). Il doit fournir au voiturier tous « documents nécessaires »[303], tous « renseignements utiles »[304], et toutes « instructions requises »[305] pour les formalités de transit. Le transporteur n'a pas à vérifier ces documents ni ces informations[306]. Il n'est responsable de l'absence, de l'inexactitude ou de l'irrégularité de ces renseignements que dans la mesure où une faute lui est imputable[307].

En outre, le transporteur s'engage à souscrire une assurance couvrant sa responsabilité [308]. Si l'expéditeur le demande, le transporteur est tenu de fournir le nom de la compagnie d'assurance et le numéro de la police relative à la couverture de sa responsabilité contractuelle et extracontractuelle [309]. L'expéditeur est responsable, en principe, envers le transporteur ou de toutes personnes au service desquelles, il encourt pour l'exécution du contrat, de tous dommages résultant des fausses déclarations, des faux documents ou de défaut d'assurance[310].

B. Dédouanement :

Le document douanier est différent de la lettre de voiture. Un document douanier n'équivaut pas à une lettre de voiture, précise la Cour d'Amsterdam[311]. Il est joint à la lettre de voiture ou est mis à la disposition du transporteur. Le transporteur ne commet pas de faute lorsqu'il s'abstient de vérifier la liste des documents qui lui a été remise et les instructions figurant sur la lettre de voiture[312]. En effet, en vertu de l'article 6-2 de l'Acte uniforme:

---

[302] Art. 4- (e)

[303] Acte uniforme, art. 6-1.

[304] Acte uniforme, art. 6-1.

[305] Art. 4- (h).

[306] Acte uniforme, art. 6-1.

[307] Art. 6-2

[308] Sur ce sujet, voy., art. 15, Décret n°2001-657 du 19 juillet 2001, version consolidée le 04 octobre 2012, portant Contrat type pour le transport public routier de fonds et de valeurs

[309] Voy., Conditions générales de l'IRU pour le transport international des marchandises par route et les prestations logistiques révisées le 3 novembre 2011 (en ligne), p. 4

[310] Acte uniforme, art. 6-2

[311] (Hollande) Amsterdam 04-01-1985, *Shi and Shade*, 1985, *Som*, 123.

[312] Acte uniforme, art. 4-1.

« le transporteur n'est pas tenu d'examiner si les documents visés à l'alinéa précédent sont exacts ou suffisants. Ainsi, l'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf, en cas de faute du transporteur ».

Toutefois, la faute du transporteur serait la perte, ou de l'utilisation inexacte ou frauduleuse de tels documents, conformément à l'article 6 al. 3, au même titre qu'un mandataire le transporteur répond, les conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents qui lui ont été confiés. Le même article stipule que « l'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur ». Il serait par exemple de l'attente prolongée du véhicule à la frontière, ou au bureau de destination ou si les mauvais documents conduisent le transporteur à faire une fausse déclaration ou l'oblige à un parcours complémentaire pour aller dédouaner au bon endroit à la suite d'une erreur du rédacteur de la lettre. Dans de pareils cas, le transporteur en application de l'article 8 peut réclamer à l'expéditeur réparation du préjudice subi [313]. L'indemnité à la charge du transporteur, en cas de faute qui lui est imputable, ne peut dépasser celle qui serait due en cas de perte de la marchandise[314].

Par contre, le transporteur répond, en application de l'article 16 -4 de l'Acte uniforme, l'erreur commise par le commissionnaire en douane auquel il a fait appel spontanément en l'absence d'instructions de l'expéditeur.

D'autres informations sont imposées aux transporteurs. Elles sont réglementaires et d'ordre procédural.

§II. Les obligations spéciales de renseignement du transporteur :

Elles peuvent être classées en deux (2) catégories : spécialement pour le voyage, le transporteur renseigne sur tous les conditions nécessaires au déplacement (I), il demande immédiatement des instructions en cas d'empêchement au transport ou à la livraison (II),

[313] Frais d'immobilisation, remboursement des pénalités, frais de garde, complément prix du transport. (V., p. 203)

[314] Art. 6-1

I. Le transporteur renseigne sur les conditions de voyage :

Il s'agit principalement des informations d'ordre sécuritaire (A. Informations générales), sociale et environnementale (B) que la loi impose, aux prestataires de transport, de porter à la connaissance du ou des client(s).

A. Les informations d'ordre général :

En matière d'information, c'est plus le transporteur des personnes qui est concerné. Cela ne veut pas dire qu'en transport de marchandises, le voiturier n'a pas le devoir envers son cocontractant, faut-il reconnaitre qu'en transport des marchandises, le voiturier reçoit et applique plus les instructions et s'informe plus que d'informer. Le transporteur de marchandises est plus créancier de l'obligation d'information, sauf des rares cas d'empêchements au transport où plus de réactivité lui est demandé (v. p. 94 et s.). L'obligation du transporteur des marchandises peut se résumer principalement au déplacement de la marchandise [315] et accessoirement (selon le contrat) aux prestations comme l'emballage ; le chargement et le déchargement de la marchandise reposant généralement sur la tête de l'expéditeur, ou du donneur d'ordre, ou du destinataire (v., p. 64 « Emballage de la marchandise »).

Comme tout professionnel, le transporteur est tenu d'une obligation d'information, notamment sur les conditions du voyage. À l'égard du voyageur, il est en premier lieu soumis à l'article L. 112 du Code de la consommation, aux termes duquel : " tout vendeur de produit ou tout prestataire de services doit, par voie de marquage, d'étiquetage, d'affichage ou par tout autre procédé approprié, informer le consommateur sur les prix et les conditions particulières de la vente et de l'exécution des services".

Dans le transport ferroviaire, cette obligation d'information est énoncée par les articles 11 [316] du cahier des charges de la SNCF. Concernant les fameux tarifs SNCF tant décriés par les usagers, le Conseil d'État a pu préciser que, constituaient une information suffisante l'affichage des nouveaux tarifs dans les gares, ainsi que leur insertion dans les pochettes à billet et leur publication sur le site internet de la SNCF ; Alors que l'article 7 §2 des RU-CIV 1999

---

[315] Prise en charge et livraison à la destination.

[316] « La S.N.C.F. met à la disposition des voyageurs, de manière précise et accessible, toutes les informations utiles portant sur les horaires des trains, les tarifs, les conditions générales d'exploitation des services et les prestations complémentaires qu'elle fournit. Elle prend toute disposition visant à la plus large diffusion de ces informations. Les conditions d'utilisation des titres de transport doivent pouvoir être précisées lors de l'achat de ces titres. Les modifications occasionnelles du service doivent être portées à la connaissance du public ».

prévoit que doivent au moins être mentionnés sur le titre de transport, le transporteur ou les transporteurs ; l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes, et enfin toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir des droits résultant de ce contrat.

Toutefois, il faut savoir que l'irrégularité du titre de transport n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat qui reste soumis aux règles CIV[317]. Le règlement CE n°1371/2007 du 23 octobre 2007, sur les droits et les obligations des voyageurs ferroviaires, contient également une disposition relative aux informations sur les voyages, étant précisé que cette information s'effectue sur demande.

Dans le transport aérien, les transporteurs aériens qui proposent leurs services sur le territoire de l'Union Européenne, doivent mettre à la disposition du public un résumé des règles régissant le transport des passagers : en outre, chaque passager doit recevoir une information écrite portant sur différentes limitations de responsabilité du transporteur[318]. Mais le texte n'a prévu aucune sanction en cas d'inexécution de cette obligation. Les passagers doivent être informés de leurs droits en cas de retard et d'annulation[319], ainsi que sur les tarifs[320]. Ils doivent également disposer d'une information sur l'identité du transporteur[321].

À celles-ci s'ajoutent les informations sociales et environnementales.

B. Les informations d'ordre social et environnemental :

Concernant les obligations d'informations sociales et environnementales doivent, en principe, être portées à la connaissance des clients notamment :

---

[317]Voy., BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, Précis Dalloz, 2ème éd. 2018, p. 424, n° 488.

[318] Règlement (CE) n° 2027/97, du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident mod. Règl. 889/2002 du 13 mai 2003, art. 6

[319] Règlement (CE) n° 261 du 11 févr. 2004, art. 14

[320] Règlement (CE) 24 sept. 2008, art. 23

[321] C. conso., art. R. 211-5 et s. ; C. civ., art. 322-4 et s.

- RSE (Rapport Sociale et Environnemental) issu de la loi Grenelle 2 Décret n° 2012-557 du 24 avril 2012 relatif aux obligations de transparence des entreprises en matière sociale et environnementale.

- CO2 et audit énergétique des opérations de transport en vertu de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant l'engagement national pour l'environnement.

- Des habilitations administratives, sociales et fiscales des prestataires de transport.

- Bilan sur les émissions de GES (Gaz à effet de Serre). En effet, pour leur permettre d'orienter leur choix sur les transports les moins polluants, l'article L. 1431-3 du Code de transports français impose aux entreprises de transport d'informer leurs clients des émissions de gaz à effet de serre de leur prestation ayant leurs points d'origine et de destination situées sur le territoire français[322].

Ceci étant, après le départ du camion, le voiturier rend compte à l'ayant droit, tout incident sur la route.

II. Le transporteur se renseigne sur les consignes en cas d'empêchement au transport et à la livraison :

Pendant le transport, certains évènements extérieurs ou non à l'entreprise, peuvent survenir, qui rendent momentanément ou définitivement impossible l'exécution du transport dans les conditions prévues à la lettre de voiture : "empêchement au transport". Il peut être la conséquence des circonstances atmosphériques particulières ou lié à l'impraticabilité de la voie publique ou encore à une grève des salariés interdisant l'accès de l'enceinte où la marchandise devait être déchargée, etc.

La question est de savoir ce que doit faire le transporteur dans cette situation, sachant que les dépenses injustifiées ne sont pas remboursables et d'ailleurs il peut se voir sanctionné pour faute grave en modifiant unilatéralement la destination de la marchandise, sans en avoir référé au préalable à son donneur d'ordre (V. 136, et 208)[323].

---

[322] Plus de détails sur le site du ministère français de la transition écologique.

[323] Nous verrons, que seules doivent être remboursées, les dépenses justifiées consécutives aux instructions données ou au mesures prises d'office en l'absence de telles instructions. Voy. BON-GARÇIN Isabelle,

Dans ce cas, le transporteur demande des consignes à adopter (A. Exposé du principe), même si dans la pratique, l'exercice est délicat (B. les limites).

A. L'exposé du principe :

Le transporteur est tenu du bon déroulement du trajet. La Cour de cassation ne tolérant aucune erreur sur ce point, il doit faire attention à l'arrimage et prendre des précautions pour protéger la marchandise. Elle a jugé par exemple responsable, un transporteur de longue distance en hiver qui n'a pris aucune précaution pour protéger la marchandise qu'il savait sensible au gel[324]. En effet, malgré sa vigilance, s'il y a, bris d'emballage, ou en gros, si l'exécution du contrat telle que définie, devient impossible en cours du transport, et que le transporteur n'a pu obtenir en temps utile des instructions de l'ayant droit[325], "le transporteur prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de l'ayant droit à la marchandise et en avise ce dernier" [326]. Si l'emballage brisé ou la marchandise qu'il contient présente un risque pour la sécurité ou l'intégrité des personnes ou des marchandises, le transporteur peut décharger d'office la marchandise, et de la placer en entrepôt, pour le compte de l'ayant droit[327], voire la faire vendre[328]et en aviser ce dernier. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé mais il en conserve la garde[329].Toutefois, il peut la confier à un tiers et ne sera alors responsable que du choix de ce tiers. La marchandise reste, tout de même, grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous les autres frais[330].

En mode ferroviaire, Les RU-CIM, envisagent également le cas d'empêchement au transport[331]. Confronté à une telle situation, le transporteur doit décider s'il est préférable de transporter lui-même d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire, ou s'il convient, dans l'intérêt de l'ayant droit, de lui

---

BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., précis Dalloz, 2018, p. 544, n° 532

[324] Cass. Com. 19 avr.1982, *Bull. civ. I*V, n°127, *RTD com*. 1983. 227, obs. HÉMARD et BOULOC.

[325] Il tenu au préalable de demander des instructions à l'ayant droit au sens de l'art. 12 de la CMR.

[326]Acte uniforme, art. 12-2 ; également CMR, art. 14

[327]Acte uniforme, art. 12-5 ; CMR 16-2

[328]Acte uniforme, art. 12-6 ; CMR 16-3

[329]Acte uniforme, art. 12-5

[330]Acte uniforme, article 7 alinéa 3

[331] RU-CIM, art. 20.

demander des instructions. Si la continuation de l'acheminement n'est pas possible, le transporteur demande des instructions au donneur d'ordre. S'il ne peut obtenir des instructions de l'ayant droit en temps utile, il veillera à prendre les mesures les plus favorables aux intérêts de la cargaison.

En outre, il existe divers services d'information routière : trafic temps réel, (recueil automatique, recueil manuel via la police, recueil privé sur véhicule flottant), service de téléphonie, internet mobile, minitel, internet, télévision, services aux routiers.

L'empêchement au transport et empêchement à la livraison peut se confondre, car ont tous, le même dénominateur commun à travers les articles précités, 12 et 14 de l'Acte uniforme et de la CMR : Le transporteur demande avant tout, la voie à suivre, et n'est en droit d'agir autrement que s'il n'obtient pas d'instructions ou les obtient en retard. Mais en pratique, le droit de disposer de la marchandise en cours de route se présente difficile à exercer.

B. Les limites de la demande d'instructions :

La première problématique vient de l'information ambigüe ou erronée. Si l'information que connait par exemple le contractant est erronée, dans l'hypothèse où ce dernier ne connaissait pas son caractère erroné ou son importance pour son cocontractant, celui-ci doit s'informer pour informer l'expéditeur au nom de la coopération et de la bonne foi. Mais le problème, en réalité, de la transmission d'une information erronée aura bien plus souvent pour conséquence que le créancier, se croyant correctement informé, renoncera plutôt à rechercher lui-même d'autres informations. C'est pourquoi le devoir de s'informer disparait en présence d'informations données spontanément par le cocontractant. Le contractant qui fournit une information inexacte prend le risque d'être sanctionné par l'effet obligatoire que va avoir cette sanction [332]. Il peut faire part valablement à son cocontractant son ignorance légitime et l'inviter à rechercher lui-même l'information exacte. À cet égard, le contractant doit insister sur la nécessité de trouver cette information.

En effet, si l'article 11 confère à l'expéditeur (et /ou destinataire habilité) le droit de disposer de la marchandise en cours de route, notamment pour modifier la destination, il exige dès lors au transporteur, d'exécuter les

[332]Voy., dans ce sens, FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, LGDJ, 1992, p. 191, n° 245.

instructions valablement reçues[333]. Le transporteur sera responsable envers l'ayant droit, non seulement au cas où il n'a pas exécuté les instructions données, mais aussi au cas où il s'est conformé à de telles instructions sans avoir exigé la présentation de l'original de la lettre de voiture[334]. L'Acte uniforme écarte ainsi la thèse du droit français repris par le Décret n° 2001-657 du 19 juillet 2001, version consolidée le 04 octobre 2012, portant Contrat type pour le transport public routier de fonds et de valeurs. Ce texte n'exige pas la présentation de la lettre de voiture, il accepte une transmission et même une simple confirmation par « écrit ou tout autre procédé permettant sa mémorisation et sa visualisation »[335].

Au demeurant, dans la mesure où l'exécution de la consigne reçue est impossible, il est du devoir du transporteur, d' « aviser immédiatement la personne dont émanent ces instructions »[336].

L'appréciation du caractère immédiat de la demande peut aussi poser de problèmes. À défaut d'une précision de la jurisprudence, le caractère « immédiatement » pourrait s'entendre à la charge du transporteur, d'une réaction sur le champ, c'est-à-dire dans l'instant même quand l'événement se manifeste ou est connu. On enseigne que le juge appréciera le caractère immédiat de l'avis du transporteur *in concreto*.

La réglementation ne précise pas le caractère oral ou écrit du devoir d'aviser à la charge du transporteur. Que cela ne tienne, l'Acte uniforme a pris le soin d'employer le verbe « aviser », (avis), qui peut être normalement oral ou écrit, sauf disposition contraire. Nous pensons que l'essentiel est qu'il soit bien reçu et compris par la personne réceptrice. Par manque de précision légale, il reste à croire qu'il faut le marquer dans la lettre de voiture, puisqu'elle fait foi jusqu'à preuve du contraire[337]. Dans tous les cas, la preuve de la bonne transmission est à la charge du transporteur. Ce problème ne se pose pas en

---

[333] Pour les conditions de validité de droit d'instructions en cours de route, voy., l'article 11-3 de l'Acte uniforme

[334] Acte uniforme, art. 11-5.

[335] Décret n° 2001-657 du 19 juillet 2001, version consolidée le 04 octobre 2012, portant Contrat type pour le transport public routier de fonds et de valeurs, Article 4 : Lorsque le transporteur n'a pas la possibilité d'exécuter le contrat ainsi modifiée, il doit en aviser immédiatement le donneur d'ordre par écrit ou tout autre procédé permettant sa mémorisation et sa visualisation.

[336] Acte uniforme, art. 11-4.

[337]Acte uniforme, art. 5 : la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

droit français, puisque l' article 4 alinéa 3 du Contrat type pour le transport public routier de fonds et de valeurs, stipule clairement que, lorsque le transporteur n'a pas la possibilité d'exécuter le contrat ainsi modifié, « il doit en aviser immédiatement le donneur d'ordre par écrit ou tout autre procédé permettant sa mémorisation et sa visualisation ».

Il faut noter que l'exercice du droit de disposition par l'ayant droit exigerait un réajustement du prix du transport en dédommagement, sans doute, des frais et du préjudice qu'entraineraient son exécution[338], sauf si les dépenses ainsi faites sont injustifiées[339]. Toutefois, entre les dépenses justifiées et non, peut se poser la question de liquidité disponible, c'est-à-dire l'hypothèse où le voiturier n'a pas le moyen de demander des consignes.

Cependant dans la pratique, le droit de disposer de la marchandise en cours de route se présente difficile à exercer. Puisque toute modification pour être valable nécessitera la présentation physique de l'originale de la lettre de voiture sur lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions, est restée aux mains de l'expéditeur[340]. Or imaginez l'hypothèse où le transporteur est avancé sur le trajet, (s'il a fait la moitié du chemin d'un transport entre Cotonou et Bamako). On voit d'emblée que l'exercice de ces formalités est compliquée.

Nous sommes sur le point d'entamer notre dernière section consacrée aux réserves. Il s'agit là, pas d'une information active, mais la réponse à un acte. C'est une espèce de contre information.

SECTION III. Les réserves des parties:

Il en existe deux (2) types. Les droits de réserve appartiennent, au moment de la prise à charge, au transporteur (§I) et au moment de la livraison, au destinataire (§II).

§I. Les réserves du transporteur :

Il est enseigné, en principe, que les réserves sont des écrits, motivés, significatifs et complets constatant une anomalie dans les informations du

[338] Acte uniforme, art. 11-3 a),.

[339] Si, elles sont par exemple, conséquences de sa faute ; voy., CMR, art. 16-1

[340] L'original de la lettre de la voiture est remis à l'expéditeur selon l'Acte uniforme, l'article 5-2.

contrat de transport ou l'état apparent de la marchandise et de son emballage ou plus simplement dans l'état général de la marchandise.

Nous ferons une démonstration pratique et précise du principe (I), avant de voir sa nature (II), et son opposabilité (III).

I. L'exposé du principe:

Le devoir d'analyse visuelle du chargement par le transporteur, conduit à deux (2) situations :

- Le transporteur constate une anomalie
- Le transporteur n'a pas les moyens raisonnables de vérification,

De prime abord, le dénominateur commun de ces deux (2) cas, est que le transporteur a la faculté d'inscrire sur la lettre de voiture des réserves « motivées »[341] et « précises »[342]. Pour qu'elles soient valables et puissent l'exonérer, il faut que ces mêmes dommages soient constatés à la réception, pas plus que ceux-là.

En cas d'impossibilité de vérifier l'état général de la marchandise, la jurisprudence considère également que « le transporteur doit spécifier sur la lettre de voiture qu'il n'a eu les moyens raisonnables de vérifier »[343].

Toutefois, il faut savoir aussi que, l'absence de réserves n'empêche pas de contester par la suite le conditionnement ou le chargement. Il faut insister que rien n'oblige le transporteur, à émettre des réserves qu'au seul moment de la prise en charge. Il peut valablement marquer des réserves sur la lettre de voiture au moment du chargement des marchandises comme au moment de la livraison. C'est le cas, lorsqu'à la livraison, le transporteur inscrit des contre-réserves sur la lettre de voiture en cas de désaccord avec celles du destinataire. Il faut donc qu'il présente des contre arguments précis pour démontrer les réserves formulées par le destinataire. À défaut, il sera ténu pour responsable des pertes constatées à l'arrimage, même s'il n'est pas établi ni allégué par

[341] Acte uniforme, art. 10 -2.

[342] Dans ce sens, CA Paris, 5ème ch. B, 18-10-2007, n° 05-10698, SA Groupama Transport c./ SARL Jean's Dalton inédit.

[343] CA. Paris 05-04-1990, *BTL*, 1991, 223,

exemple que « le plomb apposé sur la remorque a été brisé ou changé entre le chargement et le déchargement de la remorque »[344].

Dans tous les cas, les réserves formulées par le transporteur et acceptées par l'expéditeur n'ont nullement pour effet de l'exonérer par avance de toute responsabilité ou de renverser le fardeau de la preuve[345], encore moins de limiter sa responsabilité. Elles servent à établir tout simplement que des défectuosités existaient antérieurement à la prise en charge et ne pourront par la suite être imputées au transporteur. C'est une espèce de faisceau d'indice qui couvre le transporteur des effets de ces marchandises et de son emballage défectueux au moment de la prise en charge et prouve qu'il n'était pas à l'origine du sinistre. La réserve n'est pas une limitation de responsabilité, loin de là. Dans ce sens, rapportant toute la lumière sur le pouvoir de réserves à limiter l'indemnité, la Cour d'appel de Grenoble précise qu'un transporteur ne peut d'avantage dégager sa responsabilité en mentionnant dans la lettre de voiture qu'en cas de transport par remorque plombée, il n'est pas responsable de la quantité et de la qualité de la marchandise, car les clauses exonératoires de responsabilité sont nulles en vertu de la CMR[346].

En l'absence de réserves, la marchandise et son emballage sont présumés être en bon état apparent au moment de la prise en charge et que le nombre de colis, à leurs marques et à leurs numéros, étaient conformes aux mentions de la lettre de voiture[347]. C'est ainsi que la responsabilité du transporteur, du fait de son obligation de contrôle, pourrait être par exemple recherchée par l'expéditeur ou le destinataire en cas d'amende infligée par la douane ou de difficultés de réalisation d'un crédit documentaire du fait d'une différence entre le nombre effectif de colis et le nombre indiqué sur la lettre de voiture même si cette mention est erronée. Dans le même sens, en cas de défectuosité apparente du chargement, le transporteur qui ne formule pas de réserves

---

[344] CA Grenoble, 27-02-2002, *BTL*, 2002, 202.

[345] Selon, l'Acte uniforme, l'article 28 alinéa 2 : « … sont nulles toutes clauses par lesquelles le transporteur se fait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant la charge de la preuve ».

[346] CA Grenoble, 27-02-2002, *BTL*, 2002, 202

[347]Acte uniforme, art. 10 – 4,

motivées répond des conséquences dommageables de la défectuosité non signalées[348].

En tout état de cause, il est loisible au transporteur de refuser tout ou partie de la marchandise s'il estime qu'elle ne pourra pas supporter le voyage. Le transporteur doit aviser la personne responsable de l'emballage et l'inviter à y remédier[349]. La Cour de cassation a rappelé ce principe dans un arrêt du 15 février 1982, selon lequel, le transporteur peut aussi « refuser la prise en charge de ladite marchandise lorsqu'il estime qu'elle ne pourra pas supporter le voyage »[350]. Si le transporteur accepte l'arrimage défectueux, sans faire de réserve au moment de la prise en charge, il engage sa responsabilité. C'est ce qui ressort également d'un jugement flamant, joliment motivé, en application de la CMR : « le transporteur routier qui, en vertu d'un contrat particulier joint à une lettre de voiture CMR signée par lui, accepte la responsabilité de l'arrimage de la marchandise, même lorsque celui-ci a été effectué par l'expéditeur, et qui n'a fait aucune réserve lors de la prise en charge, est responsable des dommages à la marchandise consécutifs à un arrimage défectueux »[351].

D'un autre point de vue, on retrouve l'application de la « théorie de l'équivalence des conditions ». C'est lorsque la responsabilité est partagée entre l'expéditeur et le transporteur. Selon la jurisprudence belge, la responsabilité pour cause d'arrimage défectueux doit être partagée entre l'expéditeur et le transporteur, lorsque ce dernier n'a pas vérifié la manière dont l'arrimage a été effectué par l'expéditeur ; cette obligation de vérification lui incombe, non pas en vertu de la convention CMR, mais en vertu du principe juridique général de la bonne foi[352].

II. Nature des réserves:

Nous l'avons vu dans l'exposé du principe ci-dessus, que si les vérifications de la conformité des déclarations à la lettre de voiture et la marchandise

---

[348]Cass. Com. 16 janv.2007, *RD trans.* 2007, n° 23, obs. Paulin, *BTL*, 2007, p. 59.

[349]Acte uniforme, art. 7-2.

[350] Cass. Com., 15-02-1982, *BT*, 1982, 182.

[351] (Belgique) Rechtbank van koophandel Te Mechelen 18-11-1999, Pauwels International NV c. /Alva Transport Saltersnv et Alva Transport Saltersnv c. / Salters International Ltd, *DET* 2000.432.

[352] (Belgique) Rechtbank Van Koophandel Te Brugge 12-10-1999, N.D. Belgium c. /D. D. Transnv, *DET* 2000. 552.

s'avèrent relativement impossibles ou que le transporteur manque le moyen d'en arriver, celui-ci doit faire des réserves conformément à l'article 10 al. 2 de l'Acte uniforme.

Les réserves sont « écrites » sur la lettre de voiture et sont « motivées ». Elles doivent être « acceptées » par l'ayant droit sur la lettre voiture, précise l'article 10 alinéa 2 de l'Acte uniforme, pour l'engager. Elles sont suffisamment « précises », « significatives » et « complètes ». Dans ce cas, ne constitue pas une réserve suffisamment précise selon la Cour d'Appel de Paris, la mention portée sur la lettre de voiture dans les termes suivants : « *not examined by carrier ; right number of packages on pallets ; Real Contents of packages ; quality and condition of the goods* »[353].

Les réserves sont considérées comme motivées, lorsqu'elles indiqueraient avec précision, soit pour quelles raisons il était normalement impossible de compter le nombre de colis ou de pièces, soit la nature des défauts constatés sur la marchandise ou son emballage, comme par exemple, marchandise mouillée, sacs déchirés, sacs usés, emballage faible, etc. Sous peines de nullité, les réserves ne doivent pas être générales[354]. Le transporteur doit motiver toutes les réserves un à un, qu'il fait au sujet de l'état apparent de la marchandise et de son emballage[355].

III. Opposabilité des réserves :

Elles sont inopposables à l'expéditeur, stipule l'article 10 al. 2, sauf lorsque ce dernier les ont expressément acceptées par sa signature sur la lettre de voiture[356]. Par cette affirmation, l'Acte uniforme interdit toute acceptation tacite.

Qu'en est-il des réserves non formulées dans la lettre de voiture ? Par exemple qui sont inscrites sur un document autre que le contrat ?

---

[353] Voy. CA Paris, 5ème ch. B, 18-10-2007, n° 05-10698, SA Groupama Transoport c./ SARL Jean's Dalton.

[354] Dans le même sens en matière maritime, Cour suprême, ch., jud. , form. , civ. et com., arrêt n° 329 du 17 décembre 1998 préc.

[355] Acte uniforme, art. 10-2

[356] Le transporteur doit « demander à l'expéditeur d'apposer sur la lettre de voiture, sous ses observations, les mentions, « réserves acceptées », suivie de sa signature. Dans ce sens, voy. M. BROU, « Le nouveau droit des contrats de transport de marchandises par route dans l'Espace OHADA », *Penant*, n° 845

En France, le contrat type accepte tout écrit à condition qu'elle soit conservable et visualisable. *Idem*, dans l'espace OHADA, une mention écrite faite sur la lettre de voiture ou sur tout document de transport satisfait aux exigences de l'Acte uniforme[357].

§ II. Les réserves du destinataire :

À l'issue d'un exposé du principe (I), suivront les délais (II) et les effets (III) de réserves.

I. L'exposé du principe:

L'article L133-3 du Code de commerce français dispose ainsi : « La réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle si dans les trois (3) jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée » ; si dans le délai de trois (3) jours, il est formé une demande d'expertise, cette demande vaut « protestation sans qu'il soit nécessaire de procéder comme il est dit au premier alinéa ». Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. La protestation motivée doit donc respecter deux (2) conditions : formellement par acte extra judiciaire ou lettre recommandée, ou former une demande d'expertise judiciaire. La jurisprudence française a ajouté à ces formes légales l'acceptation, par le transporteur, des réserves du destinataire formulées à la livraison, si elles sont motivées, précises et complètes. Ensuite, la protestation doit intervenir dans les délais de trois (3) jours à compter de la livraison, non compris les jours fériés. Cette disposition est non impérative en transport international selon l'article L.133-3, al. 3 du Code de commerce et impérative en transport interne.

Le destinataire a donc la faculté de prendre des réserves motivées et précises sur la lettre de voiture. D'ailleurs, il doit prendre des réserves s'il constate que la marchandise qu'il s'apprête à réceptionnée n'est pas 100% conforme à la lettre de voiture.

II. Les délais de réserve :

On sait d'ores et déjà que le destinataire fait savoir son opposition au moment de la livraison. Toutefois, a été posée la question de savoir, si ce moment était

[357]Acte uniforme, art 14-3.

une condition de validité ; autrement dit quel est le sort des réserves faites après la livraison?

Pas de panique, si le destinataire n'a pas fait de réserves au moment de la livraison, parce que la marchandise n'a pas été déballée, ou déchargée, ou pour n'importe quelle autre raison valable, ce n'est pas grave. Il peut les faire dans les trois (3) jours suivant la livraison[358].

Dans tous les cas où le défaut de la marchandise n'a été connu qu'après la livraison, il faut distinguer deux (2) hypothèses :

- Présence de constat commun : Lorsque le transporteur et le destinataire ont fait une constatation commune, la preuve contraire au résultat de cette constatation ne peut être faite que s'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes. Le destinataire doit adresser au transporteur, alors un avis motivé dans les sept (7) jours à compter de la constatation commune[359].
- Absence de constat commun : Lorsque le transporteur et le destinataire n'ont pas rédigé de constat commun, alors que des pertes ou avaries viennent de se manifester après la livraison, deux (2) conséquences peuvent se poser :
    - ✓ 1ère conséquence : les pertes ou avaries sont apparentes ; le destinataire doit adresser dans ce cas au transporteur un avis écrit indiquant la nature des pertes ou avaries au plus tard le 1er jour ouvrable qui suit la date de la livraison[360].
    - ✓ 2ème conséquence : les pertes ou avaries sont non-apparentes ; le destinataire doit adresser dans ce cas au transporteur un avis écrit indiquant la nature des pertes ou avaries au plus tard les sept (7) jours suivant la date de la livraison, dimanche et jours fériés non compris[361].

En outre, dans la vente, l'article 258 de l'AUDCG est sans détour : « sous peine de déchéance pour l'acheteur du droit de s'en prévaloir, un défaut de

[358]Voy., Code de commerce, art. 133-3.

[359]Acte uniforme, art. 14-1,.

[360]Acte uniforme, art. 14-2 a),

[361]Acte uniforme, art.14-2 b).

conformité apparent le jour de la prise de livraison doit être dénoncé par l'acheteur au vendeur dans le mois qui suit la livraison ».

Le délai est compté, selon les cas, non pas du jour où les avaries ou pertes ont été constatés, mais à partir du jour, de la livraison et le jour du constat commun et concerne uniquement les jours ouvrables, c'est à dire, dimanche et jours fériés non compris[362].

Cependant, cette faveur n'est pas accordée au professionnel disposant des moyens de vérification. Ce dernier doit supporter un partage de responsabilité s'il a décelé, par exemple, « les caries présentées par le blé remis seulement à la troisième livraison ».[363]

In fine, il faut savoir que partout, le principe est d'ordre public. L'article L133-3 du Code de commerce frappe de nullité et de nul effet, toute stipulation contraire. Les parties ne pouvant déroger par des conventions particulières.

Ceci étant, voyons les effets de l'absence de réserve.

III. **Le défaut de réserves** :

L'absence de réserves valables a pour principal effet immédiat de libérer le transporteur. Au regard de l'article 14-3 de l'Acte uniforme, passé le délai, la marchandise est présumée reçue et acceptée dans l'état décrit à la lettre de voiture. Il ne faut pas confondre une chose ; la livraison est matérialisée par la signature avec nom des signataires, cachet des établissements respectifs, conjointe de la lettre de voiture et remise d'un exemplaire au destinataire ; cette action différente de la réserve s'appelle la « décharge », (V. L'acceptation et décharge du destinataire : p. 154). Selon la Cour de cassation, « l'acquéreur qui a accepté sans réserves la chose qui lui est remise est tenu pour l'avoir considérée conforme à sa commande quant aux défauts apparents »[364].

La preuve du défaut de conformité incombe à l'ayant droit de la marchandise[365]. Cette position quasi constante de la jurisprudence française

---

[362]Acte uniforme, art. 14-1.

[363] CA Nancy 16-01-1996 : *JC G* 1996. IV. 2192.

[364] Cass. Com. 03-05-2006, n° 535; *RJDA* 10/06, n°1009

[365]Voy. Cass. Com. 29-12-1956, *Bull. civ.* III. 317. Sur la preuve la non-conformité en matière de vente commerciale ; la preuve du défaut de conformité incombe à l'acquéreur.

apparait dans un arrêt du 7 juil. 2004 du tribunal fédéral de Suisse, lorsqu'il a imputée la charge de la preuve à un acheteur qui a réceptionné la marchandise sans dénonciation, ni réserve.[366]

Ainsi, nous voilà à la fin de notre chapitre témoin de la diversité du devoir d'information dans l'exécution du contrat des transports. On comprend à ce stade que le contrat de transport veut se reposer principalement sur la bonne foi et souhaite peser aux parties, une véritable obligation de transparence (Chapitre II).

[366] T fédéral suisse 13-01 et 7-7-2004, *D.* 2005.2286 obs. C. Witz, à propos de la Convention de Vienne du 11 avril 1980.

CHAPITRE II. L'étendue des obligations d'information:

L'obligation d'information s'étend de la prise en charge de la marchandise, à la livraison acceptée par le destinataire ou par l'effet de la prescription ; à partir de ce jour-là, tout recours sera débouté.

En effet, le souhait affiché que la marchandise arrive à bon port suppose l'honnêteté et la collaboration des parties. C'est alors qu'une espèce d'obligation négative de ne pas tromper son cocontractant et celle positive d'aider s'imposent naturellement. La complicité des parties conduit donc la marchandise à bon port. Plusieurs principes moraux longtemps admis en droit français, notamment, l'équité, abus de droit, des obligations de coopération, de bonne foi, d'honnêteté, de loyauté, pèsent sur les parties au contrat.[367] Toutefois, la loyauté n'est pas une condition de validité du contrat, mais l'extension de la notion de dol au simple mensonge puis à la réticence et, d'une façon générale, la découverte d'une obligation précontractuelle de renseignement, sanctionnée par les règles de responsabilité délictuelle et par l'annulation du contrat, constituent une consécration jurisprudentielle du devoir de contracter de bonne foi[368]. La bonne foi serait, « l'obligation de se conduire en homme honnête et consciencieux », d'après M. ESMEIN[369].

Nous intéresse particulièrement, le devoir de coopération en cas de besoin de « sauver » la marchandise, la sanction en cas de défaut ou insuffisance d'information, qui peut s'apparenter à ce que les pénalistes appellent la « non assistance à personne en danger », l'omission de porter secours et la mise en danger d'autrui [370] . Comme toute obligation, le non-respect du devoir d'information engage la responsabilité du débiteur. En effet, on l'a vu, le transporteur ne doit, à peine d'engager sa responsabilité, prendre aucune initiative quand bien même dans l'intérêt de l'ayant droit, sans aviser ce dernier et de demander des instructions[371]. Le juge vérifiera s'il a respecté les instructions données, dans le cas où il était impossible de prendre instructions, si le transporteur a agi en bon père de famille. L'omission, la fausse déclaration, l'inexactitude de ces mentions sont de nature à entrainer la

---

[367] Sur ce sujet, voy. , PICOD Yves., *Le devoir de loyauté dans l'exécution du contrat*, thèse Dijon, 1987.

[368] *Idem* PICOD Yves, *Le devoir de loyauté dans l'exécution du contrat*, L.G.D.J., 1989, p.14

[369] Cité par PICOD Yves, *ibid*, p. 23.

[370] Voy. C. pénal, article 223-6.

[371] C'est une espèce de subordination.

responsabilité de leur auteur, si toutefois un préjudice en résulte soit au détriment du transporteur, soit même des marchandises transportées (v. p. 94 et s.).

Sous la bannière du devoir de renseignement (Section I), nous verrons, l'obligation de l'expéditeur à fournir tous les renseignements utiles et que la moindre réticence sera lourdement sanctionnée. En deuxième position, nous nous intéresserons aux charges financières pour déterminer à qui de l'ayant ou du transporteur, incombe les frais de l'information (section II). Cette dernière section doit nous jeter dans les mailles de la coopération de sauvetage entre parties, avec corolaire l'obligation de limiter la perte de la marchandise et de rembourser le prix.

SECTION I. Le devoir général de renseignement :

Le devoir de renseignement a devant nos yeux, deux (2) assises principales : la bonne foi contractuelle (§ I devoir de renseignement utile) et l'interdiction de la réticence dolosive (§II).

§I. Admission d'un "devoir général de renseignement utile" :

Pris dans le sens du devoir de renseignement, l'expéditeur doit tenir son transporteur dûment informé et à jour de toutes les circonstances qui pourrait changer la capacité du prestataire de mener à bien les prestations logistiques[372].

I. Conditions de renseignement utile :

Ce principe est rattaché au principe général de bonne foi déposé dans l'article 1104 du Code civil[373]. Au-delà de la simple information, l'expéditeur doit donner toutes informations utiles. Pour expliquer le caractère utile d'une information dans l'exécution du contrat des transports, M. POTHIER enseignait que : « s'obliger à faire quelque chose c'est s'obliger à faire utilement »[374]. Le professeur veut dire que, l'exécution conforme du contrat

[372] Conditions générales de l'IRU pour le transport international des marchandises par route et les prestations logistiques révisées le 3 novembre 2011 (en ligne), p. 4

[373] Art. 1104 : Les contrats doivent être, (…) exécutés de bonne foi. Cette disposition est d'ordre public.

[374] « De la vente », Paris 1825, n° 202.

doit obliger les parties à s'échanger des informations utiles, substantielles et « pertinentes »[375]dont la révélation n'est pas interdite.

L'exposition de son contenu conduit à voir ses éléments matériel (A) et moral (B).

A. L'élément matériel :

Il serait évident que lorsqu'un transporteur connait une information de nature à augmenter la valeur de sa propre prestation, il n'hésitera pas à la transmettre à son cocontractant potentiel pour l'inciter à conclure le contrat. Le côté où le problème se poserait, c'est quand la divulgation n'arrange pas le débiteur de l'obligation d'information. Alors, la réglementation exige de porter à la connaissance du transporteur les informations substantielles sur l'objet du contrat[376], requises pour les formalités[377]et utiles pour lui. On retrouve alors le principe de bonne foi et la loyauté dans l'exécution du contrat.

La bonne foi contractuelle ajoute un devoir d'honnêteté élémentaire de renseigner le cocontractant sur les «faits majeurs », c'est-à-dire « tout fait qui nécessite une intervention ou, plus généralement, une réaction »[378]. Il s'agira par exemple de mettre l'ayant droit en mesure de décider s'il y a lieu de réagir et dans l'affirmative de choisir la réaction la plus appropriée. Étendu au transport, « le fait majeur » serait ainsi toute information qui aurait un intérêt pour le cocontractant. L'expéditeur ne doit donc pas cacher au transporteur une information qui l'amènerait s'il en a pris connaissance à modifier son consentement, ou plus largement, son comportement ; vice-versa pour le transporteur.

Mme FABRE-MAGNAN, qui a consacré sa thèse sur le sujet, ne contredit pas l'existence du devoir de renseignement utile ; Mais, refusant l'appellation « fait majeur », elle voit dans l'élément matériel de l'obligation d'information dans les contrats non pas « un fait majeur » mais un « fait pertinent ». Le fait pertinent serait préférable selon cette auteure, car il signifie, un fait qui a trait à

---

[375]FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, LGDJ, 1992, p. 132

[376]Acte uniforme, art. 8-1.

[377] Art. 4 (h).

[378] PETEL Philippe, *les obligations du mandataire*, thèse, Litec, Bibliothèque de droit de l'entreprise, 1988, préface M. Cabrillac, n°391, p. 250.

la question ; c'est celui qui « se rapporte à l'objet des obligations nées du contrat et utile pour le cocontractant »[379]. Pour elle**,** l'expression « fait pertinent » caractérise mieux le fait susceptible d'entrainer une réaction chez le créancier de l'obligation d'information.

De tout ce qui précède, le contrat type général ou la CMR, l'Acte uniforme est plus précis quand il parle des « instructions requises » ou que « l'expéditeur fournit au transporteur les informations et les instructions relatives notamment à l'expédition, les caractéristiques de la marchandise, et à la destination ». La précision est sans commentaire. L'élément matériel de l'obligation d'information sera son utilité au cocontractant. Ce sera donc une information qui permet ici au transporteur d'exécuter son engagement, à l'ayant droit d'intervenir ou de réagir efficacement. Il doit être compris *lato sens*. C'est à notre point de vu, tout fait utile, aussi minuscule soit-il, susceptible d'intéresser le cocontractant au cours de la période de transport et dont la loi n'interdirait pas la transmission. C'est ainsi que La Cour d'appel de Paris statuant par un arrêt du 21 novembre 1975, considère qu'en plus des dispositions légales, la bonne foi contractuelle ajoute un devoir d'honnêteté élémentaire de renseigner le cocontractant sur tous les événements propres à l'intéresser[380].

Le transfert des « instructions requises »[381] est une sorte de coopération obligatoire. Le juge appréciera *in concerto* si l'information litigieuse était ou non nécessaire à la formalité.

À l'élément matériel, s'ajoute l'élément moral de l'obligation d'information. Celle qui servirait à déterminer dans quelles hypothèses il y a obligation d'information ne nous intéresse pas ici[382]. On s'intéresse donc spécialement à la violation de l'obligation d'information parce que garantie par l'Acte uniforme.

B. L'élément moral :

---

[379] FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, LGDJ, 1992, p. 133, n°170 ; Un « fait utile est un fait qui intéresse le cocontractant, en ce sens qu'il permet de l'éclairer dans ses décisions et, le cas échéant, de modifier son comportement.

[380] Voy. *D.* 1976, *Somm*., p. 50

[381] Art. 4 (h) : les instructions requises pour les formalités de douane et autres par exemple.

[382] Sur ce point, Voy., FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, *ibd.*, p. 186, n° 238 et s.

"*Nullum crimen nulla poena sine lege*", est connu des pénalistes : c'est le principe de légalité des délits et des peines[383]. On en déduit qu'un contractant ne peut être condamné pour manquement à une obligation que si le débiteur de l'obligation d'information connaissait ou devait connaître l'importance de l'information recélée pour son cocontractant. La partie qui ne transmet pas une information qu'il était en mesure de connaitre, est coupable d' "ignorance illégitime"[384]. Cette « nouvelle forme de dol »[385] née depuis longtemps, se rattachant à la réticence dolosive, trouve aussi son assiette dans la notion de bonne foi. Précisant le principe, M. CHAUVEL enseigne que, la réticence ne sera pas justifiée que si elle est volontaire. D'autres auteurs y voient simplement une violation d'une obligation positive de renseignements[386]. Ils refusent la nécessité du caractère volontaire de la réticence cher à M. Patrick CHAUVEL.

Dans tous les cas, L'Acte uniforme en a fait une obligation sans condition. En cas d'inexécution, son caractère volontaire ou involontaire semble dérisoire. L'expéditeur fournit au transporteur les « renseignements utiles » à peine d'engager sa responsabilité. Il nous parait utile d'épargner le débiteur qui pouvait justifier une ignorance légitime comme quoi par exemple, dans la mesure où il se trouvait dans l'impossibilité de connaitre une telle information, il est logique qu'il ne pouvait pas la transmettre. Ce caractère doit s'apprécier *in concreto*.

La preuve de l'élément moral doit être rapportée. Il est à la charge du créancier d'apporter la preuve de l'importance de l'information que le débiteur connait ou était censé connaitre. Le juge appréciera également cet élément *in concreto*.

Connaissant ses failles, L'Acte uniforme, à la lumière de la CMR, recommande, sans doute pour éviter que, le transporteur n'allègue que s'il n'a pas livré dans le temps, c'est qu'il ignorait son importance pour l'expéditeur,

---

[383] Principe général du droit, de source romaine, il est repris notamment par l'art. 121-3 du Code pénal français, par la loi n°2000-647 du 10 juillet 2000, en ces termes : « Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre… »

[384] Pour "ignorance illégitime", Voy. GHESTIN Jacques, *Traité de droit civil*, *Le contrat : formation*, t. 2, L.G.D.J., 2ème éd., 1988, n°492, p. 539.

[385] Voy. CHAUVEL Patrick, *Les vices de consentement*, thèse Paris II, 1982, p. 252, n° 691.

[386] Dans ce sens, FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, *op cit*, p. 186, n° 237.

de faire une « déclaration d'intérêt spécial à la livraison »[387] (v. p. 394). Il s'agit là aussi, d'une règle générale du contrat autant valable pour « l'acheteur d'un appareil, le maitre de l'ouvrage à construire, de préciser lors des pourparlers les caractères, qualités, performances qu'ils entendent »[388]. Dans le cas où le transporteur ne connait pas le besoin spécial de l'ayant droit, il pourra légitimement alléguer son ignorance. La jurisprudence n'est pas exigeante sur ce sujet. Elle exige simplement de limiter justement la responsabilité des pertes au « paiement de la valeur déclarée » et non de la « valeur réelle »[389]. Il en va de soi que le transporteur, face à un fait marquant ne peut se cacher derrière le défaut de déclaration. Il ne sera pas admis lorsque les objectifs sont évidents. Il en serait ainsi par exemple, une livraison de circonstance pour une période estivale ; un transporteur qui se cacherait derrière son ignorance de la destination des moutons de la fête de « *l'Aïd el Kabîr* » ou des jouets du Noël, sera débouté. Le cocontractant est sensé être informé de ce que certain appelle la « destination normale » ou « l'attente légitime et raisonnable » de l'objet du contrat [390] . En revanche, cette présomption est révocable.

L'importance de l'information pour l'autre partie au contrat est aussi présumée en présence d'un lien évident et étroit entre l'information et l'objet du contrat. Une pareille présomption est déposée dans l'article 8 de l'Acte uniforme à ces termes : « l'expéditeur qui remet au transporteur une marchandise dangereuse, sans avoir fait connaitre au préalable la nature exacte est responsable de tout préjudice en raison du transport de cette marchandise ». « Il est tenu de réparer le préjudice subi par le transporteur ou toute autre personne aux services de laquelle ce dernier recourt pour l'exécution du contrat de transport »[391]. La sanction sera, en règle, aggravée en présence d'une réticence dolosive. Ainsi, pour la Cour de cassation, lorsque la chose objet du contrat peut se révéler dangereuse lorsqu'il en est fait un certain usage, le contractant doit prendre l'initiative d'en informer l'autre et de lui demander dans quelles conditions il compte l'utiliser, sans attendre qu'on lui fasse connaitre l'usage auquel elle

---

[387]Acte uniforme, art. 18.

[388] Sur ce sujet, voy., GHESTIN Jacques, *La notion d'erreur dans le droit positif actuel*, thèse, Paris, L.G.D.J., Bibliothèque de droit privé, 2ème, éd., 1971, t. XLI, p. 178, n° 147.

[389]CA Zinder (Niger), n° 24, 27-04-2006, A.O dit Abani, c./ O. S., *Ohadata* J-10-289.

[390] FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, *op cit*, p. 189, n° 242

[391] Art. 8 alinéa 2

était destinée[392]. Dans le cas d'une question de vie ou de survie, on est d'accord que le débiteur doit s'autosaisir et livrer l'information avant même que le créancier lui en fait la demande.

Par ailleurs, il est clair que l'information dont-il est question doit être exacte. L'Acte uniforme ne dit-il pas clairement que l'expéditeur s'oblige à réparer le dommage dont l'origine se trouve dans l'insuffisance ou l'inexactitude d'une déclaration, relative à la marchandise transportée[393] ? Si l'information est erronée, que le transporteur ait subi un dommage imputable à cet état de fait et de quelque manière que soit, l'expéditeur sera tenu responsable, sauf à lui de démontrer un cas fortuit. C'est ainsi que la déclaration mensongère qui trompe sur la nature ou la valeur du bien exonère le transporteur de toute responsabilité. L'expéditeur devant déclarer au préalable la valeur et la nature exactes « des documents, espèces des marchandises de valeur » au transporteur sous peine d'être responsable de tout préjudice subi en raison de leur transport[394].

Ainsi, le devoir de renseignement dont il est question se définit finalement comme un devoir de renseigner à la charge du débiteur qui doit avoir la connaissance de l'information, la conscience de l'intérêt de cette information et son importance pour le cocontractant. Toutefois, le devoir général de renseignement utile, connait des limites.

II. Les limites du devoir de renseignement :

Les parties ne sont pas tenues de révéler toute information. L'obligation d'information se trouve ainsi limitée par l'existence de droits antagonistes ou de principes généraux du droit. Elle se voit heurtée parce que le débiteur ignore légitimement l'information litigieuse (A) ou parce que la loi interdit d'en parler ou parce que le contrat exige de se taire dessus (B).

A. L'ignorance légitime :

L'« Ignorance légitime » est largement admise en droit civil. Il relève de l'évidence, pour qu'une partie puisse être tenue de transmettre une information à son cocontractant, il est nécessaire qu'elle connaisse cette information ou

---

[392]Voy., com., 15 juin 1976, *Bull. civ.,* IV, p. 129, n° 207 ; dans le même sens, com., 6 décembre 1976, *Bull. civ.*, IV, n° 308, p. 258, n° 462.

[393]Voy. Acte uniforme, art. 8, alinéa 2.

[394]Voy. Acte uniforme, art. 8 - 4.

qu'elle devait la connaitre. Si des obligations d'information sont souvent mises à la charge des professionnels[395], force est de reconnaitre que même le professionnel n'a pas à tout savoir : en particulier, il peut légitimement ignorer ce qui ne relève pas de sa spécialité[396], ce qui ne rentre pas dans sa mission[397], ou encore de ce qui ne peut être connu de lui[398].

En effet, lors des échanges ou transmissions de données électroniques relatives à l'établissement de toute déclaration douanière, les parties respectent entre elles, leurs partenaires commerciaux et/ou les autorités douanières, les règles de confidentialité commerciale requise[399].

C'est ainsi que, l'adage : « *Ad impossibile nemo tenetur* »[400], en vertu de laquelle personne ne peut avoir l'obligation de réaliser un acte si celui-ci n'est pas tenable, ceci est valable que l'on soit en France[401], en Afrique ou dans le reste du monde. La jurisprudence va dans le même sens ; elle a pu décider par exemple que les risques de développement ne sont pas à la charge du fabricant[402]. Il n'est donc pas tenu d'une obligation d'information puisqu'il ne la connait pas.

---

[395] Devoir de conseil d'un notaire, d'un avocat, ou le devoir de conseil d'architecte vis-à-vis de son client dans le cadre de sa mission et sa spécialité.

[396] Voy. LE TOURNEAU Philippe, « Les professionnels ont-ils du cœur ? », *D.*, 1990, p. 25.

[397] Voy. Cass. Civ., 3ème, 30 novembre 1971, *D.* 1972, . 188. Précisant qu'il ne peut être fait grief à un architecte de ne pas s'être livré à une étude approfondie des titres de propriétés de son client, à défaut d'une mission spéciale à cet effet.

[398] Voy. Cass. Civ. 1ère , 8 avril 1986, *Bull. civ.*, I, n° 82, p. 81 ; « l'obligation de renseignements des laboratoires, relative aux contre-indications et effets secondaires des médicaments, ne peut s'appliquer qu'à ce qui est connu au moment de l'introduction du médicament sur le marché et à qui a été porté à la connaissance desdits laboratoires depuis cette date ».

[399] Conditions générales de l'IRU pour le transport international des marchandises par route et les prestations logistiques révisées le 3 novembre 2011 (en ligne), p. 4

[400] « À l'impossible nul n'est tenu », l'adage connu dans les ouvrages du philosophe et théologien italien, Saint Thomas d'Aquin. C'est une norme juridique.

[401] « L'impossible n'est pas français » disait Napoléon BONAPARTE. Cela relève de la fierté militaire pour nous.

[402]Voy. COLLART DUTILLEUL François et DELEBECQUE Philippe, *contrats civils et commerciaux*, précis Dalloz, 1991, p. 162, n° 222

B. Le devoir de discrétion :

La discrétion est légale ou conventionnelle. C'est l'hypothèse où certaines informations ne peuvent être l'objet d'une obligation d'information car le contractant qui les détient, a le droit ou même le devoir de ne pas les transmettre. Cette interdiction se reposera ici, sur un texte réglementaire ou une clause contractuelle.

C'est qui résulterait par exemple, du secret professionnel[403], le secret des instructions en matière de procédure judiciaire, le secret boursier[404], le secret bancaire[405], le secret des affaires[406], le secret de la vie privée[407], le secret des antécédents criminels[408], le secret de la défense nationale[409]. Un contractant peut également être tenu au secret en vertu d'un contrat qu'il a lui-même conclu avec un tiers[410]. La loi peut interdire également la transmission d'autres informations pour raison de trouble à l'ordre public[411]; le délit d'initié interdit la transmission d'informations confidentielles acquises dans l'exercice d'une profession ou de fonctions[412]. C'est ainsi que les fonctionnaires et agents de l'UEMOA sont tenus au secret professionnel même après la cessation de leurs

---

[403] Sur ce point voy. LOIRET Patrick, *La théorie du secret médical*, Masson, 1988.

[404] Voy. CARREAU Dominique et MARTIN Jean Yves « Le secret boursier », *Dr. Prat. Com. Inter., 1990*, n° 1, p. 42 et s.

[405] Voy. GAVALDA Christian., « Le secret bancaire français », *Dr. Prat. Com. Int.*, 1990, n° 1, p. 37 et s.

[406] Voy. VIRASSAMY Georges., « Les limites à l'information sur les affaires d'une entreprise », *Rev. Trim. Dr. Com*. 1988, p. 179

[407] Voy. CONTAMINE-RAYNAUD Monique, « Le secret de la vie privée », *in L'information en droit privé*, LG.D.J., Bibliothèque de droit privé, Paris 1978, p. 401 et s.

[408] Voy. COVIAUX Jean Claude., « Le secret des antécédents criminels », *in L'information en droit privé*, L.G.D.J. Paris 1978, p. 483 et s.

[409] Voy. DU CHEYRON A., « Les secrets de la défense nationale », *in L'information en droit privé*, LG.D.J., Bibliothèque de droit privé, Paris 1978, p. 539 et s.

[410] Voy. VIVANT Michel., « Les clauses de secret », *in Les principales clauses des contrats conclus entre professionnels*, Colloque de l'Institut de Droit des Affaires d'Aix-en-Provence, 17-18 mai 1990, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 1990, avant-propos de J. MESTRE, p. 101 et s.

[411]Voy. « Sur la publicité comparative », cass. Com. 22 juillet 1986, *D.* 1986, p.436, note G. CAS ; *Gaz. Pal*., 1986, 2, 677

[412]Voy. Art. 10-1 de l'ordonnance n°67-833 du 28 septembre 1967 (France) rajouté par la loi n° 89-531 du 2 Août 1989, « sera punie d'une peine de 10 000 F à 100 000 F ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui, disposant dans l'exercice de sa profession ou de ses fonctions d'une information privilégiée sur les perspectives d'évolution d'une valeur mobilière ou d'un contrat à terme négociable, l'aura communiquée à un tiers en dehors du cadre normal de sa profession ou de ses fonctions ».

fonctions[413]. Dans tous les cas, l'information, bien qu'utile au cocontractant, ne peut être l'objet d'une obligation d'information, si sa révélation est illicite.

Cependant, le caractère confidentiel de l'information ne conduit pas toujours à la disparition de l'obligation. Elle oblige parfois son destinataire à ne pas simplement la divulguer. C'est le cas par exemple en matière d'arbitrage international, un principe veut que les partenaires gardent le secret sur la négociation et sur les informations qui ont pu être communiquées pendant cette période[414].

En outre, l'obligation de réserve impose à celui qui y est soumis, tant dans l'exercice qu'en dehors de ses fonctions, un devoir particulier de loyalisme à l'égard de l'État et des autorités publiques, l'interdiction de toute parole, de tout écrit, de toute attitude qui se révélerait incompatible avec la fonction, cette obligation doit être respectée même dans l'exercice d'un mandat syndical.

Le manquement à l'obligation de réserve est apprécié en fonction du caractère et de la forme donnés à la manifestation critiquée. Cette condition, en règle interdit l'expéditeur de divulguer les informations concernées à son prestataire, mais ne le sauve pas à sortir toutes pièces matérielles et informatives, accessoires de la marchandise et nécessaires aux formalités de transport ou de transit, de même que le vendeur, précise l'article 254 de l'AUDCG, doit « s'acquitter de cette obligation au moment, au lieu, et dans la forme prévus au contrat ou par les usages de la branche d'activité ». C'est ainsi qu'un expéditeur n'a pas satisfait à son obligation de remettre les documents s'il a omis de remettre la carte crise d'une voiture[415], ou s'il a remis des documents faux relatifs à un véhicule vendu[416].

§ II. La réticence dolosive :

On exposera le principe de discrétion dolosive (I) suivi par la notion du dol, sa conception et la sanction (II)

---

[413] Traité de l'UEMOA, article 11, alinéa 2.

[414] JARVIN Sigvard, « L'obligation de coopérer de bonne foi : exemple d'application au plan de l'arbitrage international », *in L'apport de la jurisprudence arbitrale*, Séminaires des 7 et 8 avril 1986, Publication C.C.I., Institut du droit et des pratiques des affaires internationales, p. 165

[415]Cass.civ. 22-1-1991*, RJDA* 3/91 n°202, « le vendeur a obligation de livrer (…) la carte crise d'une voiture ».

[416] Cass. Civ. 29-5-1996 ; *RJDA* 12/96, n° 1453.

I. L'exposé du principe :

Le devoir de renseignement s'étend jusqu'à l'interdiction de réticence. Le dol peut résulter d'un comportement actif ou d'une omission ; le dénominateur commun des deux (2) cas, est qu'il ne pourra être sanctionné que si l'acquéreur prouve que l'action ou l'omission ou l'inexactitude a substantiellement affecté la consistance du fond et qu'il en a subi un préjudice[417].

Ainsi, depuis un siècle et demi, il est admis que le fait de transmettre des informations inexactes à l'acheteur ne pourra néanmoins être sanctionné dans le chef du vendeur que si celui-ci a agi volontairement[418]. Donc, le refus délibéré à exécuter son engagement constituera une faute dolosive. C'est ainsi qu'un transporteur commet une faute dolosive lorsqu'il sous-traite une opération de transport alors qu'il lui était interdit par l'expéditeur. En se comportant ainsi, selon la Cour de cassation, il refuse de façon délibérée à exécuter son engagement contractuel[419].

II. **Notion de dol** :

Le dol est une manœuvre frauduleuse, parfois mensongère, ou réticence blâmable, caractérisé par l'intention de nuire[420]. Il consiste en une tromperie commise par une des parties et qui a déterminé l'autre partie à conclure ce contrat ou encore donner tout consentement contre son intérêt. [421] Il se caractérise, en matière délictuelle [422], et contractuelle [423], par la faute intentionnelle de causer un dommage à autrui.

---

[417] Dans ce sens, Cour d'appel Bobo-Dioulasso (Burkina Faso), arrêt du 14-05-2000, société E. C./ Société S. www.ohada.com ; article 151 de l'Acte uniforme relatif au droit commercial général.

[418]Voy. TOUKAM J. Nguebou, *Le droit commercial général dans l'Acte uniforme OHADA*, coll. DU, PUA, Yaoundé 1998, p. 48.

[419]Cass. Com. 4 mars 2008, *Bull. civ*., IV, n° 53, *D*. 2009, *Pan.* 975, obs. KENFACK

[420] L'intention dolosive serait, « le rapport de la volonté au dommage », CARBONNIER Jean, *Droit civil*, T. II, n° 177

[421] Pour application du dol, voy. , les articles 887, 1116, 1147, 1150 et 1967 du Code civ.

[422] *Lexique des termes juridiques*, 16ème éd., Dalloz, 2007

[423] Pour les tenants de la conception unitaire du dol, il n'y a pas de distinction entre le dol délictuel et le dol contractuel. Dans les deux cas, l'auteur du dol a voulu la réalisation du dommage. Sur ce sens, voy. MAZEAUD Henri Léon, *Leçons de droit civil*, T. II, n° 446 ; RIPERT Georges et BOULANGER Jean, *Traité élémentaire de droit civil*, T. II, n° 795.

La notion de dol dans l'exécution du contrat est un sujet brulant qui a fait couler beaucoup d'encre. À l'origine du Code civil[424], le dol supposait des « manœuvres dolosives », c'est-à-dire un ensemble d'actes extérieurs destinés à tromper et portant en eux-mêmes la preuve de cette intention de tromper[425]. Il est désormais définit par les articles 1137 à 1139 du Code civil, qui confirment et codifient, les solutions jurisprudentielles développées au fil des années sur la base de l'ancien article 1116[426]. En ce qui concerne la doctrine, elle avait longtemps discuté non seulement, la nature du dol[427] mais aussi sa signification [428] . Parfois elle opposait la « volonté » et « l'intention » ; l'intention serait une volonté dirigée vers un but[429], alors que la « faute volontaire » est un refus délibéré d'exécuter l'obligation contractuelle[430]. Le dol fut d'abord assimilé à « l'intention de nuire », puis on a ajouté à celle-ci, « l'intention de provoquer le dommage », appelé « *animus nocendi* »[431]. Le dol, écrit M. CARBONNIER, est la mauvaise foi entendue comme, « la malhonnêteté du débiteur essayant par de propos délibéré de se soustraire à ses engagements »[432].

Ensuite, la jurisprudence elle-même hésitait dans ses arrêts quand il s'agissait de définir le dol. D'abord, la Cour de cassation avait estimé que certaines conditions doivent être réunies pour qu'il ait dol contractuel : l'inexécution elle-même et la volonté de ne pas exécuter. Ces éléments apparaissent notamment dans son arrêt du 04 février 1969 sévèrement critiqué par la

---

[424] Avant 2016, le Code civil avait traité le dol, sans le définir.

[425] BUFFELAN-LANORE Yvaine et LARRIBAU-TERNEYRE Virginie, *Droit des Obligations*, 15ème éd., Sirey, 2017, p. 375, n° 1138.

[426] Art. 1116, dans sa version de 1804 : « Le dol est une cause de nullité de la convention lorsque les manœuvres pratiquées par l'une des parties sont elles, qu'il est évident que, sans ces manœuvres, l'autre partie n'aurait pas contracté. Il ne se présume pas et doit être prouvé ». Le dol est alors un délit, une faute intentionnelle.

[427] Le dol est-il de nature conventionnel ? Ou extra-conventionnel ? Ou bien les deux ?

[428]Voy., GORNU Gérard, « Rapport du 6ème colloque international de droit comparé de Hambourg », 1962 – h- 1, A

[429] Dans ce sens CARBONNIER, *Droit civil*, t. II, n°177.

[430] Dans ce sens PICARD Maurice et BESSON André, *Les assurances terrestres en droit français*, T., I., 2ème éd., n° 65 ; MAZEAUD Henri Léon et TUNC André, *Traité* , t. III, 2650.

[431] Sur ce point, voy. PICOD Ives, *Le devoir de loyauté dans l'exécution du contrat*, L.G.D.J., 1989, p. 38 et s.

[432] CARBONNIER Jean, *Les obligations*, T. IV, n°72

doctrine[433]: « attendu que le débiteur commet une faute dolosive lorsque, de propos délibéré, il se refuse à exécuter ses obligations contractuelles, même si ce refus n'est pas dicté par l'intention de nuire à son cocontractant »[434]. Ensuite, elle doute, en retenant tantôt la « volonté de ne pas exécuter », tantôt « l'intention de nuire »[435], avant d'admettre plus tard la coexistence de la « volonté » et « l'intention ». Il est assimilé alors à la « faute volontaire » et la « faute intentionnelle »[436]. La Cour de cassation refusait notamment d'admettre que le dol puisse résulter d'une simple rétention d'information[437], en exigeant l'existence de « manœuvres frauduleuses positives ». Cependant, de nombreux auteurs énonçaient que la réticence équivalait au dol[438]. La jurisprudence a été amenée alors progressivement à modifier sa position[439]. Ainsi, le fait de se taire sur une information dans le but d'amener l'autre à conclure le contrat est désormais considéré comme une manœuvre dolosive entrainant l'annulation du contrat.

Le nouvel article 1137 du Code civil inspiré sans doute par ces évolutions jurisprudentielles est venu arrêter l'hémorragie[440]; constitue aujourd'hui le dol, « le fait pour un cocontractant d'obtenir le consentement de l'autre par des manœuvres ou des mensonges. Constitue également un dol la dissimulation intentionnelle par l'un des contractants, d'une information dont il sait le caractère déterminant pour l'autre partie ». Le dol constitue alors une faute contractuelle ayant un caractère intentionnel. En gros, c'est l'inexécution

---

[433]Voy. Viney Geneviève, *Traité de droit civil* : *les obligations. « La responsabilité : conditions »,* t. IV, L.G.D.J., 1982, n° 623.

[434] *J.C..,* 1969, II, 16030, note PRIEUR.

[435] Conception apparait dans ses arrêts à partir de 1974. Pour plus d'élément sur ce sujet, voy., PICOD Ives, *Le devoir de loyauté dans l'exécution du contrat*, L.G.D.J., *op cit*, p. 42 et s., n° 29 et s.

[436]Voy. Civ. 1ère, 18-10-1975, *J.C.*, 1975, IV, 346.

[437]Civ. 6 Août 1894, *D.*, 1895, 1, 389 : « Le cohéritier, cessionnaire de droits successifs, ne saurait être recevable à demander la nullité de la cession pour cession pour cause de dol en se fondant… sur une dissimulation volontaire de la consistance véritable de la succession, cette réticence ne pouvant, à raison de son caractère passif, constituer une manœuvre dans le sens légal du mot » ; Civ., 17 février 1874*, D.* 1874, 1, 193 : « dans le cas de vente d'un cheval ayant des instincts dangereux, la simple réticence du vendeur serait insuffisante pour constituer un dol ».

[438] IVANUS N., *De la réticence dans les contrats*, thèse Paris, éd., Jouve et Cie, 1924.

[439] Voy., MARTY Gabriel et RAYNAUD Pierre, *Droit civil* : *Les obligations, Les sources*, t. 1 Sirey, 2ème éd., 1988, n°156, p. 155 ; GUYOT Paul, « Dol et réticence », *in Mélanges Henri CAPITANT*, 1939, p. 287 ; Pierre BONASSIES, *Le dol dans la conclusion des contrats*, thèse, Lille, 1955, p. 110 et s. p. 486 et s.

[440] Modifié par l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016.

volontaire de l'obligation[441]. Ce caractère intentionnel exclut qu'il puisse faire l'objet d'une clause d'exonération. Pareille clause serait contraire à l'ordre public. Elle aboutirait par ailleurs à rendre l'obligation purement potestative, le débiteur ne s'engageant plus à rien.

Ceci étant, il est classiquement admis que, la notion de dol peut, soit s'entendre restrictivement de l'inexécution volontaire avec intention de nuire au créancier, soit s'entendre largement de toute inexécution volontaire. La doctrine reste divisée sur ce point[442]. Par contre, il est clair que le demandeur doit ici nécessairement, pour obtenir l'annulation du contrat, caractériser la fraude de son contractant qui peut consister, en particulier, en la rétention dolosive d'une information. Il apparait ainsi que la réticence dolosive sanctionne toujours directement la violation d'une obligation d'information.[443]

La notion d'erreur s'applique également en matière de réticence dolosive. La jurisprudence décide le plus souvent que le caractère dolosif de la réticence d'un contractant rend excusable l'erreur du cocontractant [444] ; Solution confirmée expressément par l'article 1139 du Code civil. Par ailleurs, cette erreur, notent, certains, peut porter sur les qualités essentielles de la chose, et dans ce cas, le domaine du dol et de l'erreur se recoupent exactement et la victime pourra agir indifféremment sur les deux fondements[445]. À part une décision isolée de la Cour d'appel de Colmar du 30 janvier 1970 qui a autrefois admis un dol sans erreur[446], la jurisprudence a toujours exigé que le comportement dolosif ait provoqué une erreur. S'il n'est pas fait expressément

---

[441] Dans le même, DABIN Jean, note sous Cass. (Belgique), 25 septembre 1959, *R.C.J.B.*, 1960, p. 16

[442] Sur cette discussion, voir l'éminente étude du professeur VAN OMMESLAGHE (.), « Examen de jurisprudence », *R.C.J.B.*, 1986, n° 109, p. 223 et s. ; Également, COIPEL Michel, *Éléments de théorie générale des contrats*, précité, n° 278.

[443] LUCAS DE LEYSSAC Claude, « L'obligation de renseignements dans les contrats », *in l'information en droit privé*, L.G.D.J., 1978, sous la direction de Yvon. LOUSSOUARN et Paul. LAGARDE, n° 17 et s., p. 314 et s. ; Jacques GHESTIN, « De la réticence dolosive », *Rev. Trim. Dr. Civ*., 1988, p. 336.

[444] Dans ce sens, voy. CIV 1ère 23 mai 1977, *Bull. civ*., I., n° 244, p. 191 : « ayant retenu que c'était le silence du vendeur, qui revêtait un caractère dolosif, qui avait provoqué l'erreur de l'acquéreur, la Cour d'appel a, par là même, justifié le caractère excusable qu'elle avait reconnu à cette erreur ». Dans le même sens, Civ., 3ème, 21 février 2001, *JPC* 2002, II, 10027, note JAMIN, « la réticence dolosive… rend toujours excusable l'erreur provoquée » ; *D*., 2001, 2702, note D. MAZEAUD, et *Somm*., 3236, obs. Laurent AYNES *; D*. 2003, p. 2023, Jean MOULY ; *RTD civ*. 2001, 353, obs., Jacques MESTRE et Bertrand FAGES.

[445] BUFFELAN-LANORE Yvaine et LARRIBAU-TERNEYRE Virginie, *Droit des Obligations*, 15ème éd., *op cit*, p. 373, n° 1135.

[446] Cour d'appel de Colmar, *D*. 1970, 297, note E. ALFANDARI.

référence à l'erreur dans la définition de l'article 1137 du Code civil, comme une conséquence nécessaire du dol[447], cette nécessité d'une erreur apparait clairement dans l'article 1139 du Code civil : « l'erreur qui résulte du dol est toujours excusable ; elle est une cause de nullité alors même qu'elle porterait sur la valeur ou sur un simple motif du contrat ». L'annulation d'un contrat pour erreur du demandeur sur sa propre prestation devient possible lorsque cette erreur a été engendrée par un dol. Dans certaines hypothèses bien particulières, il est alors concevable qu'un contractant soit sanctionné pour avoir retenu une information afférente à la prestation de son cocontractant[448].

À l'instar du dol, la « fraude » éthymologique[449]apparait comme exception générale au jeu des règles de droit, susceptible d'être invoquée même en l'absence des textes. D'autant plus que dans une acceptation stricte, la notion de fraude se présente comme parfaitement intégrée aux mécanismes de la prescription et de la forclusion[450]. En absence de texte formel[451], nombre d'auteurs ont eu recours pour justifier la solution retenue à l'adage « *fraus omnia corrumpit »*[452]. C'est également ce fondement que songèrent à utiliser les auteurs désireux de justifier l'exception de fraude en droit de transports[453]. Cette conception semble exacte si l'on se réfère à une notion large de la fraude, comprise comme « une tromperie, une ruse employée par le débiteur

---

[447] Or que dans le fait, il est parfois difficile de délimiter le domaine de l'un et de l'autre. Pour la distinction de l'erreur et du dol, voy. BUFFELAN-LANORE Yvaine et LARRIBAU-TERNEYRE Virginie, *Droit des Obligations*, 15ème éd., *op cit*, p. 373, n° 1133 et s.

[448] FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, LGDJ, *op cit*, p. 167

[449] La fraude qui se définit en effet comme la faute intentionnelle du transporteur qui tâche d'empêcher son créancier d'agir en justice contre lui. Ainsi l'élément intentionnel de la fraude est étroitement lié à l'abstention d'un résultat : l'empêchement d'agir dans les délais pour le créancier du transporteur. Elle apparaît ainsi explicitement comme une limite au jeu de la prescription annale de l'art.108 C.com.

[450] *Idem.*, SERIAUX Alain, *op. cit* , p. 299

[451] Article 105 ancien du Code de commerce, devenu article L133-3 n'étant pas formel. La fraude de l'article 105 s'entendait : « de moyens frauduleux mis en œuvre par le transporteur pour dissimuler les avaries et empêcher ainsi la notification d'une protestation motivée dans les trois (3) jours de la réception » ; voy. LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de droit commercial*, 4ème éd., t. 3, 1906, n° 671.

[452] Pour cela, voy. LIET-VEAUX Georges et THUILLIER Andrée, *Le droit de la construction*, 11ème éd., 1994, p. 431.

[453]Voy. VIDAL José, *Essai d'une théorie générale de la fraude*, p. 245 et s. ; voy., également pour la notion « *fraus omnia corrumpit »,* GOFFAUX Patrick*, dictionnaire élémentaire du droit administratif,* Bruylant, Bruxelles, 2006.

pour se soustraire à ses obligations »[454]. Mais le recours à la théorie générale de la fraude suppose d'autres sujétions[455]. En particulier, il est depuis longtemps admis[456] que cette théorie n'intervient qu'à condition que la tromperie ait produit son effet ; en d'autres termes, il faut que grâce à la fraude, le débiteur soit parvenu à un résultat techniquement inattaquable. Appliqué au cas des transporteurs, la condition suppose, pour être remplie, que l'ayant-droit à réparation ait été effectivement mis dans l'impossibilité d'agir pendant le temps légalement imparti pour le faire[457].

Quand n'est-il de la « tentative de fraude » définie comme : « dissimuler ou tenté de dissimuler » ; « empêcher ou tenté d'empêcher »[458]? Il implique donc que le résultat dommageable n'a pas été atteint. Dans ce cas, la fraude pourrait être retenue même si elle n'a pas empêché le créancier d'agir dans les délais. La solution repose semble-t-il sur l'idée que la jurisprudence a toujours admis que l'écoulement du temps n'était pas opposable au créancier qui n'avait pu agir par suite d'un cas de force majeure[459]. Il s'agit là d'une application particulière de l'adage « *Contra non valentem agere non currit praescriptio* ». Pour bénéficier de l'adage, on enseigne que le créancier doit faire état de diligence. L'écoulement du temps est simplement « suspendu » pendant toute la durée de l'obstacle à l'action. Mais une fois l'impossibilité disparue, le créancier ne bénéficie que du délai normalement prévu par la loi pour agir en justice ou émettre des réserves[460]. Un arrêt de 1978 de la Cour d'Aix-en Provence illustre cette règle[461].

---

[454]Voy. VIDAL José, *Essai d'une théorie générale de la fraude*, p. 60

[455]Voy., *idem* SERIAUX Alain, *op. cit.* , 2è éd., p. 301

[456]Voy. GHESTIN, GOUBEAUX et FABRE-Magnan, *Traité de droit civil, introduction générale*, 4ème éd., 1994, n°820

[457]Voy., SERIAUX Alain, *op. cit*., 2è éd., p. 301

[458]Code de l'Aviation Civile, art. L.321-4.

[459] *Idem*., SERIAUX Alain, *op. cit,* 2è éd., p. 302

[460]Voy., *Ibidem.*, SERIAUX Alain, 2è éd. *Op. cit*., p. 304

[461] Aix, 21 juin 1978, *BT,* 1978. 556 ; Voy., aussi Aix, 1er février 1974, *DMF*, 1975 p. 272, note Pierre BONASSIES.

En effet, en présence d'une faute dolosive[462] du transporteur, celui-ci doit être sanctionné par la perte de son droit, à la limitation de réparation (p. 397), à la prescription (p. 309) ou à la forclusion (p. 307).

L'intention de nuire n'est pas toujours recherchée avec précision au profit d'une simple prise en considération de la mauvaise foi *lato sensu*. En matière de transports terrestres, la jurisprudence semble d'ailleurs prête à suivre ce chemin. Ainsi, un arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 11 juillet 1978[463], retient l'infidélité au sens de l'article 108 C. com.[464], chez un déménageur qui, alors qu'il s'était engagé à fournir des cartons ou des couvertures, avait logé les meubles en vrac dans un container. La « volonté malveillante » n'était pas certaine ; mais la violation consciente des obligations suffit, aux yeux des magistrats, à établir la fraude. Le tribunal de la Seine[465]a également jugé que constitue une infidélité, le fait par un voiturier chargé d'une partie du trajet de confier volontairement les marchandises à un autre transporteur que celui désigné par l'expéditeur.

De l'autre côté de la manche, les juridictions britanniques, appliquant la CMR, n'hésitent pas à retenir une conception large du dol, inspirées sans doute par la notion de "*wilful misconduct"* qui leur est familière[466]. Il est surtout cité ici un arrêt de la *Queen's bench division, sideney G. Jonas Ltd et autres v. Martin Bencher Ltd et autres, du 13 Avril 1984*[467]où il est affirmé que « lorsqu'il est établi qu'un camion a quitté la route (…) parce que le conducteur s'est assoupi après avoir conduit pendant une durée bien supérieure à celle durant laquelle les conducteurs sont autorisés à conduire un véhicule sans interruption en vertu de la réglementation CEE, alors qu'il était conscient du but de la réglementation et a délibérément choisi de ne pas la respecter, et qu'il savait qu'en ne la respectant pas, il exposait le chargement qu'il transportait, le véhicule qu'il conduisait, lui-même et les autres usagers à un risque plus grand

---

[462] Il faut attendre la certitude de la production du dommage du fait de manquement conscient.

[463]*BT* 1978. 501

[464] Remplacé par l'art. L 133-6 (V)

[465] T. com. Seine, 12 janvier 1949, *BT* 1949, p. 249.

[466] Sur ce sujet voy. STAVRAKIDIS Triantafyllos, *la faute inexcusable de l'armateur et le principe de la limitation de sa responsabilité*, Mémoire Master II, Droit Maritime et des Transports, sous la direction de M. Christian SCAPEL, université de droit, d'économie et des sciences CEZANNE Paul Aix-Marseille III, faculté de droit et de sciences politiques.

[467]*RDU* 1987, 754.

qu'il n'aurait été s'il avait respecté la réglementation, son comportement relève de la définition du dol de sorte que le transporteur employant le conducteur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention ». Par la suite, la Cour décide d'étendre, on le verra d'un à trois (3) ans le délai de prescription, conformément aux dispositions de la CMR. Le dol engendre alors, la perte du droit à la prescription annale en plus de l'échec de limitation à l'indemnisation, nous allons le voir.

Quant à l'OHADA, celui-ci adopte le même système que le droit français. En ce qui concerne la faute lourde[468]; le droit français connait un certain nombre de cas dans lesquels le délai de prescription ou de forclusion est écarté ; c'est le cas lorsque le transporteur a commis une faute lourde. Cette solution est retenue lorsque le délai en question est d'origine purement contractuelle[469]. La faute lourde, devenue inexcusable, écarte les clauses limitatives de responsabilité dans le temps[470]. De telles clauses sont cependant rares. Dans le contrat d'entreprise elles sont désormais réputées non écrites par l'art. 1792-5 du C. civ. tel qu'il résulte de la loi du 04 janvier 1978. Pour le contrat de transport, dans la mesure, où les clauses qui abrègent les délais de prescription seraient licites, sa réception ne devrait soulever aucune difficulté dans la mesure où la jurisprudence n'a pas consacré, à notre connaissance, le principe selon lequel de telles clauses doivent être écartées en cas de faute lourde.

En outre, à l'instar de l'article 25 de l'Acte uniforme, les RU- CIM (art. 57), l'article 32-§1 de la CMR est clair : « les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans ». La faute équivalente au dol ne sera autre que la faute lourde[471]aujourd'hui inexcusable, en droit français (V. La distinction fautes dolosive et inexcusable : p. 401 et La prescription : p. 309). C'est ainsi qu'un arrêt de la Cour d'Appel de Lyon du 27 juin 1980 a accepté de passer à la prescription triennale en présence d'une faute lourde du transporteur :

---

[468] …Possibilité de production du dommage du fait de manquement conscient alors que la faute dolosive au sens large s'entend de la certitude de la production du dommage du fait de manquement conscient.

[469] SERIAUX Alain, 2ème éd. *Op. cit.*, p. 317

[470] Civ.3°, 18 décembre 1967, *Bull. civ*. III, n°419

[471] Voy. Com. 8 janvier 1974, *BT*, 1974. 91

« abandon du véhicule avant la frontière italienne, sans se préoccuper du sort du chargement, sans en informer l'expéditeur et en cachant l'événement au commissionnaire du transport ».

Il est dès lors essentiel de déterminer, de façon plus précise, les hypothèses dans lesquelles la rétention d'une information peut être assimilée à une réticence dolosive de nature à entrainer l'annulation du contrat. C'est ainsi qu'une vente litigieuse doit être annulée, lorsque le bien vendu n'était pas libre de toute prétention d'un tiers et que le vendeur a fait croire que la vente initiale avait été annulée, usant ainsi de dol[472]. De même, a été jugé constitutif de dol, le fait pour le vendeur de s'abstenir de révéler à l'acheteur que le fonds de commerce cédé a déjà été rendu indisponible par l'effet d'une vente forcée[473]. Il en est de même lorsque le vendeur ne mentionne pas le fait que la poursuite de l'activité commerciale suppose une autorisation préalable qui n'a jamais été obtenue par le vendeur[474].

Enfin, il faut noter que si l'obligation principale n'est pas exécutée, la faute dolosive n'aura aucun intérêt, le débiteur sera condamné, sauf démonstration de l'existence d'un cas de force majeure. Peu importe, dans ce cas, que l'inexécution soit due à la rétention d'une information ou à toute autre cause. Il n'y a donc pas lieu de se demander si cette réticence était ou non fautive, c'est-à-dire, s'il y'avait ou non obligation d'information. Dans ce cas, on voit d'emblée que ce n'est pas la réticence en elle-même qui est sanctionnée, mais bien la non-conformité du résultat obtenu avec le résultat promis. Le créancier n'a donc à faire la preuve que de cette inadéquation.

Ceci étant, l'exécution de l'obligation d'information engendre des frais qui doivent être supportés par celui qui en bénéficie.

SECTION II. Les charges de l'information et du contôle de la marchandise:

Qui doit supporter les charges de la prestation d'information ? Il résulte que chacune des parties contribue aux charges d'une information utile :

---

[472] CA d'Abidjan (Côte d'Ivoire, 2ème ch. Civ. & com., n° 497, 06/05/2005 : B. c./ Coopérative agricole Kavokiva, *Le Juris-Ohada* n° 1/2007, p. 33, *ohadata J*-08-70*, Ohadata* J-09-163.

[473] Trib. Com. Paris, 17-06-1992, *J.C.P.*, 1992, 1992, IV, p. 2342

[474] Com. 28-06-1994, *Ann. Loyers*, 1994, p. 494

matériellement pour le transporteur *a priori* (§I), financièrement pour l'expéditeur ou le destinataire (§II).

§I. Les charges matérielles d'information:

Par le devoir de coopération (I), le transporteur s'oblige à limiter les pertes du chargement et sauver la marchandise en cas d'empêchements au transport et à la livraison (II)

I. La coopération dans le transport :

Devant la nécessité du juste équilibre dans la pratique contractuelle, la doctrine (A) et la jurisprudence (B) semblent faire du contrat l'instrument juridique de collaboration entre les parties[475].

A. La conception de la doctrine :

Selon M. DEMOGUE, « Les contractants forment une sorte de microcosme, une sorte de petite société où chacun doit travailler dans un but commun qui est la somme civile ou commerciale ». L'auteur en déduit alors qu' " à l'opposition entre le droit du créancier et l'intérêt du débiteur tend à se substituer une certaine union ", une obligation de collaboration entre les parties[476]. C'est ce qui motive sans doute la raison pour laquelle on dit que les parties s'engagent à s'en informer mutuellement ; Que le lieu de livraison de l'envoi puisse être choisi en commun accord par le destinataire et le transporteur à l'intérieur de l'établissement dans un souci maximal de sécurité[477].

À la matière, l'éloignement des parties rend nécessaire une réelle volonté de coopération. Chaque partie est d'une part mandataire de l'autre. Le dynamisme du contrat international exige que les parties se prêtent à la négociation à tout moment. Le devoir de loyauté débouche ici, selon les termes de M. HORSMANNS, sur une obligation de coopération « accrue »[478].

---

[475] Dans ce sens, voy., notamment, MESTRE Jacques, « D'une exigence de bonne foi à un esprit de collaboration », *R.T.D., civ.* 1986, p. 100

[476]DEMOGUE, *Traité des obligations en général*, t. IV., p. 9, n°3,

[477]Voy., Décret n° 200-1234 du 18 décembre 2000.

[478] HORSMANNS Guy et VERWILGHEN Michel, « Stabilité et évolution », *in le contrat économique international, journée d'études juridiques Jean DABIN*, p. 470, n° 35, Voy., aussi MORIN Georges. « Le devoir de coopération dans les contrats internationaux », *Dr., et part. com. Intern*. 1980, p. 9 et s.

C'est ce que M. PICOD appellera dans son ouvrage, la contrepartie des relations de confiance indispensables à la survie du contrat[479]. Cette situation rejoint la thèse qui envisageait la négociation non seulement à la phase précontractuelle mais aussi qui accepte la négociation pour toute la vie du contrat, puisque la lettre de voiture est modifiable.

Le devoir de coopération est admis en droit français sans difficulté particulière. Il serait, l'expression d'un minimum de loyauté entre les parties consistant à prendre en considération l'intérêt de son cocontractant, à lui faciliter les choses[480]. Suivant M. PICOD, « l'obligation de coopération peut s'entendre de deux façons selon qu'on l'envisage du coté du créancier ou du débiteur. Tout d'abord, le débiteur est tenu d'exécuter sa prestation en lui donnant le maximum d'utilité. En collaborant avec le créancier, il lui procurera une exécution plus complète. Son devoir de loyauté l'oblige à dépasser le cadre d'une simple exécution fidèle des précisions contractuelles »[481]. Ensuite, continue l'auteur, « le créancier doit faciliter à son débiteur l'exécution de ses obligations en lui offrant toute l'aide nécessaire. En coopérant, le créancier exécutera à son tour utilement ». L'obligation de coopération engage le contractant à participer, à intervenir plus activement dans le contrat afin de faciliter la tâche de l'autre partie. Envisagé sous cet angle, le devoir de loyauté devient l'expression d'une solidarité particulièrement élevée entre les parties à travers notamment la diversité des obligations réciproques en matière de transport.

Par ailleurs, plusieurs auteurs acceptent le contrat comme est un acte de foi[482]. Cette conception est inspirée de l'ancien article 1134 du Code civil[483]. Du point de vue de ces sympathisants, l'article 1134 al. 3 (1104 nouveau) implique un devoir de collaboration entre les parties. Le concept de bonne foi déboucherait sur une obligation de coopération ayant elle-même pour corollaire l'obligation de renseignement chère au droit de transport[484].

---

[479]PICOD Ives, *Le devoir de loyauté dans l'exécution du contrat*, L.G.D.J., 1989, p. 101, n° 85

[480] *Idem.* PICOD Ives, *Le devoir de loyauté dans l'exécution du contrat*, p. 102.

[481] Voy. *Ibid.* PICOD Ives, p. 104, n° 87.

[482] Dans ce sens CARBONNIER M., *Flexible droit*, 5ème éd., 1983, p. 259.

[483] On la retrouve dans le nouvel article 1104 du Code civil. Elle est d'ordre public.

[484] Dans le même sens, voy. WEILL Alex et TERRE François, *Droit civil*, *Les obligations*, n° 357, RIPERT G. et BOULANGER J., *Traité élémentaire de droit civil d'après le traité de Planiol*, L.G.D.J. t II, 1957, n° 464.

B. L'admission par la jurisprudence :

Depuis plus d'un siècle et demi, l'étape est accomplie par la jurisprudence. Elle a consacré une obligation de coopération aussi bien à la charge du créancier que du débiteur. En effet, les juridictions ont à diverses reprises rappelées l'obligation du créancier de faciliter à son débiteur l'exécution de ses obligations, ou à limiter ses dommages[485]. C'est dans cette optique qu'il a été jugé qu'un voyageur devait veiller à ce que les colis ne soient pas confondus avec d'autres, lors de l'enregistrement[486]. De même que le transporteur devait rechercher l'itinéraire le moins onéreux pour son client[487].

In fine du point de vue législatif, l'Acte uniforme à l'image de ses prédécesseurs, consacre le devoir de coopération dans l'exécution du contrat à travers son article 12. En effet, le transporteur doit, prendre des mesures qui lui semblent mieux appropriés pour préserver l'intérêt de son cocontractant (II).

II. L'obligation du transporteur de controler le chargement :

Sur ce point, on emploie injustement partout le terme « sauvetage », or le transporteur n'étant pas un pompier, il ne sauve pas la marchandise, mais il la contôle, la garde ou la protége. En effet, le transporteur procède impérativement de « façon appropriée et soigneuse (…) au transport, à la garde et au chargement de la marchandise »[488]. Il est tenu de livrer la marchandise à destination à l'état brut, c'est-à-dire sans de moindre perte ou avarie. Il doit à la marchandise même des « soins »[489].

Aux termes de l'article 12 de l'Acte uniforme, le transporteur, à peine d'engager sa responsabilité, doit de suite aviser l'ayant droit, lorsque avant l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, un événement survient et qui rend impossible l'exécution du contrat. Par son droit d'exécuter

---

[485] Dans ce sens, Trib. Civ., Seine, 3-8-1899, *D.*., 1902. 2, p. 386 ; Trib. Civ., Seine, 15-04-1863, *Pataille*, 1865, p. 47 ; Paris, 19-5-1976, *Dalloz,* I.R. p. 91 ; Trib. Civ. Bordeaux, 4-11-1908, *D.*. 1910. 5 p. 19.

[486] Trib. Civ. Seine, 21-11-1913, *Gaz. Pal.* 1914. 1 . 217

[487] Civ., 28-11-1905, *Dalloz*, 1909. 1. 193.

[488] Article 38 décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, sur le contrat d'affrètement et de transport maritimes (France).

[489] Article 38 décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, sur le contrat d'affrètement et de transport maritime (France).

le contrat dans des conditions différentes de celles prévues à la lettre de voiture, le transporteur peut disposer de la marchandise. Mais un problème peut se poser : comment concilier l'obligation de livraison du transporteur et le droit de vendre ces mêmes choses appartenant à autrui ?

Nous sommes en mesure de traiter le sauvetage en cas d'empêchements au transport (A), et en cas d'empêchement à la livraison (B).

A. Le sauvetage en cas d'empêchement au transport :

L'Acte uniforme exige au transporteur dans son rôle de contrôle, lorsqu'un événement intervient rendant impossible le transport, de faire ce qui parait raisonnable pour épargner la perte de la marchandise, sous réserve de consigne de l'ayant droit.

On enseigne généralement que l'acte raisonnablement mieux pour l'intérêt du cocontractant est apprécié « *in abstracto* ». Il servira à déterminer si le transporteur à la fois, en charge de la protection de l'intérêt d'autrui et détenteur d'un bien d'autrui a correctement rempli son obligation[490]. Ainsi, de même que "le contrat de prêt à usage fait obligation à l'emprunteur d'exploiter les biens prêtés conformément à l'usage particulier du bien et de veiller en bon père de famille à la garde et conservation des biens prêtés"[491], il est obligé au transporteur, dans cette hypothèse, d'agir en bon père de famille. Le transporteur se trouvant entre le marteau et l'enclume ; D'un coté il doit protéger l'intérêt de son cocontractant, en agissant à son nom parfois sans le moindre ordre[492], et de l'autre côté il doit répondre à l'ensemble des choses qui lui ont été remises même sur le port[493]. Autrement dit, il est responsable de la perte du moindre objet élément de la lettre de voiture. À cet effet, le transporteur aurait agi correctement lorsqu'il décharge la marchandise pour le compte du cocontractant et en assure la garde, soit personnellement ou confier à un gardien.

---

[490] En France, notons de passage que le terme, agir en « Bon Père de Famille » que l'on trouvait notamment dans les articles, 601, 627, 1137, 1374, 1728, 1729, 1766, 1806, 1880, 1962, n'est plus utilisé dans le Code civil depuis la loi n°2014-873, du 04 Août 2004, sur l'égalité homme-femme. On parle de « raisonnablement » aujourd'hui.

[491] Cour d'appel de Lyon, 8ème Chambre 22 mars 2011, n° de RG : 09/06684, *legifrance*.

[492] Exige, l'Acte uniforme, l'article 12.

[493] Article 1783 du Code civil français, les voituriers « répondent non seulement de ce qu'ils ont déjà reçu dans leur bâtiment ou voiture, mais encore de ce qui leur a été remis sur le port ou dans l'entrepôt, pour être placé dans leur bâtiment ou voiture ».

S'il en assume personnellement, naisse alors un autre contrat, celui de dépôt et une nouvelle rémunération[494], assorti, on le sait[495], d'une « obligation de résultat »[496], ou d'une « obligation de moyen renforcée »[497], voire même d'une obligation de moyen simple[498]. Sa responsabilité sera dès lors, celle du dépositaire[499] qui échappe au délai annal[500].

Par contre, lorsqu'il confie la garde à un tiers, il n'est responsable que du « choix judicieux de ce tiers »[501]: c'est la « *culpa in eligendo* » ou faute dans le choix. Naissant alors un contrat de dépôt entre ce tiers-dépositaire et le transporteur-déposant, l'expéditeur n'est pas partie dans ce nouveau contrat de dépôt, sauf s'il donnait son aval. C'est ainsi que, la Cour d'Appel de Poitiers a précisé dans un arrêt récent, que lorsque la livraison de la marchandise a été repoussée, son stockage chez un tiers durant quatre (4) jours ne constitue pas un accessoire du contrat de transport, compte tenu notamment de sa durée, mais un dépôt[502]. À l'espèce, il était question de rattachement du stockage au contrat de transport comme un accessoire. Cela permettait d'intégrer l'entrepositaire au contrat de transport en tant que destinataire temporaire. L'intérêt de cette accommodation était d'ors et déjà que, si l'on y voyait l'accessoire du contrat, le « stockeur » profitait de la prescription annale et l'affaire s'arrêtait là. S'il était dépositaire, il restait exposé aux réclamations durant 5 ans. La Cour rejette, au motif qu'il s'agissait d'un tiers et en raison du caractère consensuel du contrat de transport : « rien ne prouvait que

---

[494] Cette condition de paie est 100 % d'origine OHADA, car on ne la retrouve nulle part (à notre connaissance), le transporteur aura droit à une « rémunération raisonnable pour la conservation ou l'entreposage de la marchandise » : art. 12 al. 5, de l'Acte uniforme.

[495] Sur l'obligation de résultat, v. p. 236.

[496] En ce sens, Voy. COLLART-DUTILLEUL François, DELEBECQUE Philippe, *contrats civils et spéciaux*, 9ème éd., Précis Dalloz, 2011, p. 776, n° 805 ; Aix-en Provence, 18 avr. 1978, *Bull. Aix*, n° 100.

[497] Dans ce sens, Civ., 2ème ch., 17 févr. 2005, *BTL*, 2005, p. 117 ;

[498] Le dépositaire est tenu de conserver la chose, en bon père de famille, et de la rendre dans l'état où elle lui a été confiée. Ce qui suppose à la fois, sa garde et sa restitution. Même si les juges lui imputent traditionnellement une obligation de moyens, il ne peut s'exonérer qu'en démontrant la force majeure ou son absence de faute ; Voy., TILCHE Marie, « Stockage : Clause de freinte », *BTL*, n° 3682, 19 mars, 2018, p. 152.

[499]Voy. PUTZEYS Jacques, « Le contrat de transport routier de marchandises », *op. cit*., p. 176, n° 512

[500] CA, Poitiers, 13 mars 2018, n° 16/04454, Oreca c/ Trans'Al Services.

[501]Acte uniforme, art. 12 al. 5

[502] CA, Poitiers, 13 mars 2018, n° 16/04454, Oreca c/ Trans'Al Services ; obs., « Déchargement repoussé : dépôt séparé », *BTL*, n° 3683, 26 mars 2018, p. 173.

l'expéditeur ait consenti à y intégrer le stockeur, la demande de déplacer les palettes émanant du commissionnaire ». Ce n'était donc pas une croissance du déplacement mais un dépôt distinct liant uniquement l'organisateur à l'entrepositaire.

De même, le transporteur aurait agi correctement lorsque pour le compte de l'ayant droit, il vend la marchandise car son état ou sa nature périssable l'exige, ou si le frais de garde est disproportionné par rapport aux valeurs de la marchandise[503], ou bien par défaut d'instruction de l'expéditeur dans le délai[504] ; naissera alors un contrat de vente qui engage le transporteur. Après avoir procédé à la vente, l'ensemble du produit de cette vente est pour l'ayant droit de la marchandise, sous réserve de déduction des frais grevant celle-ci s'il y a lieu. On notera enfin que la loi de la vente est celle de la situation de la marchandise en sauvetage[505].

On retrouve les mêmes règles sur la vente des marchandises en empêchements au transport et à la livraison, aux articles 534 du Code CEMAC, et 16 C.I.E.T.R.M.D. ; *Idem* à l'international, dans la CMR, article 16 al.2, 3 ; Les Règles de Rotterdam, article 48.

En France, pour procéder à la vente de la marchandise, une formalité préalable doit être observée : l'expertise judiciaire[506]. Ainsi, aux termes de l'art. L. 133-4 du Code de commerce : « En cas de refus des objets transportés ou présentés pour être transportés, ou de contestation de quelque nature qu'elle soit, sur la formation ou l'exécution du contrat de transport, ou à raison d'un incident survenu au cours même et à l'occasion du transport, l'état des objets transportés ou présentés pour être transportés et, en tant que de besoin, leur conditionnement, leur poids, leur nature, etc., sont vérifiés et constatés par un ou plusieurs experts nommés par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le président du tribunal d'instance et par ordonnance rendue sur requête ». L'expertise judiciaire dont-il est question, s'applique que dans le cadre d'un contrat de transport, dans les rapports du voiturier avec le destinataire ou l'expéditeur ; en cas de contestation entre ces derniers,

---

[503]Acte uniforme, article 12 al 6.

[504] Quinze (15) jours d'après l'art. 12 al. 6, à compter de la demande d'avis qu'il a envoyée conformément à l'art. 12-1, b), de l'Acte uniforme. Il faut noter que ce délai est différent de celui de la CMR, qui parle d'un « délai raisonnable ». Par contre l'interprétation du délai raisonnable peut poser problème.

[505]Acte uniforme, art.12 al. 6, *in fine*.

[506]Voy., BRUNAT, « L'expertise des objets transportés », *BT*, 1982, 302.

l'expertise est soumise aux règles du droit commun[507]et non à l'art. L. 133-4 du Code de commerce[508]. Contrairement à ce qu'on a pu croire, l'expertise est une faculté, un mode de preuve parmi d'autres pour établir l'existence et l'importance du dommage et n'exclut aucun autre mode de preuve[509], par exemple le témoignage peut être utilisé[510], un constat d'huissier[511]. Lorsqu'elle est faite régulièrement, l'expertise s'oppose à tous[512].

Les frais sont supportés par celui dont elle établit la faute, peu importe que cette faute ait été ou non objet d'une action judiciaire[513].

Il s'ensuit que le voiturier qui s'est conformé, pour procéder à la vente en respectant les dispositions de l'art. L. 133-4, al. 1, peut procéder à la vente de la marchandise conformément à l'alinéa 4 du même article : « La vente peut en être ordonnée jusqu'à concurrence des frais de voiture ou autres déjà faits ». Dans ce cas, le voiturier n'est tenu envers le propriétaire de la marchandise que d'une somme égale au produit de la vente ; il ne peut être condamné, notamment à verser à l'expéditeur le prix que celui-ci devait recevoir du destinataire acheteur[514]. En revanche, le non respect du voiturier de l'art. L.133-4 est de nature à engager sa responsabilité et à le rendre débiteur envers le destinataire ou de l'expéditeur d'une somme supérieure au prix de la vente, si l'omission desdites formalités a été la cause du dommage[515]. Il en est de même pour l'Acte uniforme et la CMR ; commet une faute le transporteur qui s'abstient des formalités d'instructions[516], ou qui laisse s'écouler plusieurs jours sans solliciter des instructions de l'expéditeur, ni procéder à la vente des marchandises, de sorte que celles-ci s'avarient pendant leur souffrance et sont

---

[507] Cass. Com., 9 juil. 1953, *JC,* 1954, II, 8072, note RODIERE.

[508] Cass. Com., 13 déc. 1960, *BT*, 1961, 38.

[509] Cass. Com., 30 janv.1978, *Bull., civ*., IV, n° 40.

[510] Paris, 30 oct., 1981, *BT*, 1981, 577.

[511] Rouen, 23 déc. 1960, *BT*, 1961, 62.

[512]Cass., réq., 21 mai 1941, *DA,* 1941, 241 ; *Gaz. Pal*., 1941, 2, 22 ; Montpellier, 14 déc. 1965, *BT* , 1965, 51.

[513] Paris, 24 janv., 1984, *Bull. trans.*, 1984, 503.

[514]Cass. Civ., 7 juin 1904, *D,* 1906, 1, 316 ; cass. Civ. 8 févr. 1909, *D,* 1910, 1, 158.

[515] Cass. Com., 15 déc., 1947, *D.* 1948, 153.

[516] Paris, 28 avr. 1994, *BTL* 1994, p. 426.

finalement vendues à perte [517] . Le transporteur est ainsi condamné à indemniser l'expéditeur du préjudice consécutif à la vente à bas prix, ou simplement à son défaut de coopération pour sauver le peu qui pouvait être sauvé de la marchandise en souffrance[518]. Il en est ainsi, une preuve de ce que nous avons appelé plus haut, le devoir de coopération en droit des transports[519].

Par ailleurs, l'art. 1948 du Code civil donne au dépositaire le droit de retenir la chose jusqu'à paiement de sa créance. Opposable à tous, il suppose l'existence d'une créance certaine, et connexe (voir le droit de rétention, p. 221) et une autre condition non moins importante la « bonne foi ». C'est ainsi que le transporteur dans l'arrêt de la CA Rouen, du 26 avril 2018, Transports Lavenu c. / Star Lease, a été interdit de se prévaloir du droit de rétention conféré par l'art. 1948, au motif de « défaut de bonne foi »[520].

Pour fermer ce point, a été posée la question de savoir : le transporteur est-il tenu de patienter quand l'immobilisation au chargement / déchargement se prolonge ? Pour le chargement, pas de difficulté majeure, le transporteur est en droit d'attendre ou de partir en refusant la prise en charge sans devoir d'indemnité[521]. En revanche, la difficulté se trouve au niveau du déchargement en cas d'empêchement à la livraison (B) dans l'hypothèse d'immobilisation dépassée, est ce qu'il peut décharger ? Le contrat type n'a pas repris la faculté offerte par les articles 12 et 16 de l'Acte uniforme qui permettent de décharger pour compte. Il faudra donc attendre et obtenir paiement de l'immobilisation sauf, faute du transporteur[522].

B. Le sauvetage en cas d'empêchement à la livraison :

Nous verrons plus loin que le destinataire a droit de refuser la livraison de la marchandise (p. 163). Dans cette hypothèse, le transporteur aurait raisonnablement respecté son devoir de coopération, lorsqu'il avise sans délai

---

[517] Cass. Com. 23 mars 1983, *BT*, 1984, p. 166 ; Montpellier, 8 janv. 1987, *BT*, 1987, p. 589

[518] Voy. Pau, 17 mars 2003, *BTL*, 2003, p. 323.

[519] V. p. 109, et 111.

[520] CA Rouen, 26 avr. 2018, n° 17/01857, Transports Lavenu c. / Star Lease ; obs., *BTL*, n° 3692, 28 mai 2018, p. 318.

[521] Contrat type général, art., 11-3.

[522]Voy., *BTL*, n°3680, 5 mars 2018, p. 120

l'expéditeur, au lieu de destination, qu'il ne peut pas effectuer la livraison[523]. Ici également le transporteur prendra des mesures nécessaires pour protéger la marchandise. En cas de perte, le juge appréciera *in abstracto*, son comportement. Il est clairement stipulé que « les voituriers par terre et par eau sont assujettis, pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations que les aubergistes, dont il est parlé au titre de dépôt et du séquestre »[524].

Par ailleurs, a été posée la question de savoir, si le transporteur ou le commissionnaire peut-il vendre la marchandise en sauvetage lorsqu'elle est avariée mais pour partie encore consommable ? Si oui ou non comment calculer l'indemnité ?

La question est d'autant plus délicate dans la mesure où le transporteur se présente comme vendeur avec toutes les obligations de celui-ci. Parmi les risques, on a la vente de la chose d''autrui. Les articles 1599 du Code civil et 260 AUDCG, s'accordent à interdire la vente de la chose d'autrui[525]. En effet, aux termes de l'article 260 AUDCG: « le vendeur doit livrer les marchandises libres de tout droit ou prétention d'un tiers, à moins que l'acheteur n'accepte pas de les prendre dans ces conditions. Le vendeur doit garantir l'acheteur de toute éviction par son fait personnel »[526]. On déduit de cette disposition le principe de l'interdiction de la vente de la chose d'autrui. Autrement dit, elle interdit par exemple, au vendeur de vendre une marchandise faisant l'objet d'une réserve de propriété ou d'une sûreté réelle[527]. La vente doit également être annulée lorsque le bien vendu n'était pas libre de toute prétention d'un tiers et que le vendeur a usé du dol, en faisant croire que

---

[523]Voy., Acte uniforme, article 12 alinéa 1, a), b).

[524]Code civil français, article 1782.

[525]Cour d'Appel d'Abidjan (Cote d'Ivoire), arrêt du 06 mai 2005, arrêt civil contradictoire, affaire : BILE c. / Coopérative Agricole Kavokiva, J-09-163 ; appliqué à une vente immobilière qui n'a ni reçu le consentement du propriétaire, ni été avalisé postérieurement par lui, et qu'il y avait lieu de chasser l'acheteur du lieu : CA Ouagadougou, ch. civ. & com., n° 20, 18-2-2005 : Sawadogo Pelga dit Boukary c/ Sté TAMOIL, www.ohada.com, *Ohadata J*-09-16.

[526]Acte uniforme relatif au droit commercial général (AUDCG), article 260.

[527]Dans ce sens, PEDRO SANTOS (A.) et YADO TOE (J.), *Ohada*, *Droit commercial général*, Bruylant, Bruxelles, 2002, p. 396.

la vente initiale a été annulée[528]. La garantie est due par le vendeur, même si le droit que revendique le tiers sur le bien n'est pas avéré.

S'agissant de l'indemnité deux (2) solutions s'opposent :

1) Déduire du montant du dommage (admettons 70 000 euros), le produit de la vente (30 000 euros) et appliquer sur ce montant la limite d'indemnité adéquate (mettons 10 000 au titre du contrat type) ;
2) Ou déflaquer des 70 000 euros le plafond d'indemnité (10 000 euros) puis retiré le produit de la vente.

Certains auteurs retiennent la première solution, pour cause, elle déterminerait, l'assiette du dommage sur laquelle les plafonds joueront[529].

De plus, il faut noter que la pratique du sauvetage est fréquente mais, en générale, les assureurs s'en chargent.

Enfin, en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, qu'un commissionnaire ou un transporteur veuille limiter les dégâts est louable mais, peut s'avérer dangereux quand ils agissent en leur nom pour le compte du donneur d'ordre sans son accord[530]. Effectué en règle[531], le transporteur aura droit, au remboursement de tous les frais justifiés occasionnés par la demande de consignes, les frais de dépôt[532], de conservation ou de garde de la marchandise.

---

[528] Dans ce sens, CA Abidjan (Cote d'Ivoire), 2ème chambre ch. Civ et com., n° 497, 6-5-2005, B. c/ Coopérative Agricole Kavokiva, le *Juris-Ohada* n° 1/2007, p. 33, *ohadata J*-08-70, *ohadata J*-09-163.

[529] *Bull. trans. Log*., n° 3666, du 13 nov. 2017, p. 658

[530] Ils deviennent vendeurs avec les risques que cela peut comporter. Voy. *BTL*., n° 3666, du 13 nov. 2017, p. 658. Outre la garantie contre les tiers, le vendeur doit également garantir l'acheteur de toute éviction par son fait personnel conformément à l'article 260 de l'Acte uniforme relatif au droit commercial général. . Le vendeur doit donc s'abstenir de tout Acte pouvant menacer les droits de jouissance de l'acheteur. Pour l'action en garantie d'éviction de l'acheteur, voy., celle exercée par l'acheteur d'une automobile volée (CA Paris, 16/05/1990, *D.* 1990, IR, 150). L'action en garantie d'éviction est intentée forcement par l'acquéreur a précisé une jurisprudence, le propriétaire a donc une action en revendication.

[531] « Sauf si ces frais sont la conséquence de sa faute » article 12 alinéa 4, de l'Acte uniforme OHADA.

[532] Le transporteur n'est responsable que du choix judicieux d'un tiers dépositaire. Voy., article 12 alinéa 5, Acte uniforme.

§II. Les charges financières de l'information :

À la lecture de l'Acte uniforme, sans doute pour maintenir l'équilibre, on recense un arsenal de contrepartie en faveur du transporteur qui a bien fait son devoir d'information. L'exercice du droit de disposition en cours de route exige un réajustement du prix du transport, conformément à l'art. 11 (I) ; le droit du transporteur de réclamer à l'expéditeur le paiement des frais de vérification de la marchandise, sis à l'art. 10 et le remboursement des frais que lui cause sa demande d'instructions déposés dans l'art. 12-4 (II).

I. Le paiement des frais de vérification:

Les conditions de transport doivent permettre « une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité »[533]. Si l'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur de la marchandise (poids, quantité, contenu du colis, etc.), le transporteur peut réclamer à celui-ci le paiement des frais de vérification. La seule condition exigée par l'Acte uniforme est que le résultat de cette opération soit consigné sur la lettre voiture pour prospérer[534].

II. Le paiement des frais d'instruction :

Pendant le transport, on a vu que certains évènements extérieurs ou non à l'entreprise, peuvent survenir, qui rendent momentanément ou définitivement impossible l'exécution du transport dans les conditions initialement prévues : "empêchement au transport" (v. p. 129). En principe, dans ce cas, le transporteur a droit au remboursement des frais que lui causent la demande d'instructions et l'exécution des instructions. Il a droit au paiement « raisonnable » pour la conservation ou l'entreposage de la marchandise[535]; il est unanimement admis que, le frais de sauvetage est supporté par le propriétaire, en cas de vente des marchandises en cours de route, il sera déduit du produit de la vente[536].

---

[533]Code des transports, art. L 1431-1

[534]Acte uniforme, art. 10-3

[535]Acte uniforme, article 12

[536]Acte uniforme, art.12, *in fine ;* C. com., art. L. 133-4 ; CMR, art. 16

Cependant, lorsque l'empêchement est définitif et qu'il est la conséquence d'un évènement de force majeure, une question mise en lumière par certains auteurs et qui relève de la théorie des risques, s'impose : Qui doit supporter les conséquences financières d'un tel évènement ? Le transporteur ou le chargeur ? À *priori*, le transporteur. Toutefois, on considère généralement que le prix du transport doit être payé pour la partie du transport accompli, mais qu'il n'y a plus à l'être pour la suite[537].

En France, les contrats types (général), sont dans ce sens[538] : "Sauf si l'empêchement, l'interruption ou l'impossibilité est imputable au transporteur, le donneur d'ordre rembourse au transporteur les dépenses justifiées consécutives aux instructions données ou aux mesures prises en application des alinéas précédents. Ces dépenses, ainsi que les frais d'immobilisation du véhicule et/ou de l'équipage, sont facturées séparément, en sus du prix du transport convenu" ; Et alinéa 4 « En cas d'empêchement définitif dû à la force majeure, le transporteur a droit à la partie du prix du transport correspondant au trajet effectué jusqu'à l'arrêt du transport ». En cas de la vente de la marchandise, le Code de commerce dispose que le juge attribue le produit de la vente à celle des parties qui a fait l'avance desdits frais[539]. On pourrait également admettre, comme en matière maritime, que « le fret est acquis à tout évènement ». Cette clause est valable, sous réserve de la faute dolosive ou inexcusable du transporteur[540].

Les articles 12-2 de l'Acte uniforme et 14 de la CMR visent le seul cas où le transport devient impossible. En effet, selon les enseignements de certains auteurs, compte tenu de la référence aux conditions prévues dans la lettre de voiture, il semble permis d'interpréter l'article 14 comme s'appliquant à tous les cas où le transport devient impossible dans les conditions normalement prises en compte par les parties dans leurs prévisions initiales, notamment en matière d'itinéraire et de délai[541]. Si l'article 12 Acte uniforme et 16 de la

---

[537] Voy. BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., Précis Dalloz, 2018, p. 454, n° 533.

[538] Contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique, article 16.

[539] C. com., art. L. 133-4 *in fine*.

[540] Dans le même sens, BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op cit*, p. 455, n° 534.

[541] Dans ce sens, BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *ibid*., p. 454, et s.

CMR ne prévoient que le remboursement des frais entrainés par l'exécution des instructions reçues, on peut néanmoins considérer que le transporteur peut également prétendre récupérer les frais ainsi engagés en l'absence d'instructions, sauf, s'il a pris des mesures aberrantes ou manifestement disproportionnée eu égard à l'évènement[542].

En mode ferroviaire, les RU-CIM, envisagent également le cas d'empêchement au transport[543]. Conformément à son article 20 et suivants, lorsque le transporteur décide de transporter la marchandise par un autre itinéraire, soit en conformité des instructions de l'expéditeur, soit parce qu'il n'y avait pas d'autre solution, il est fondé à réclamer les frais de transport pour cette autre voie et dispose des délais de livraison correspondants[544]. Il peut également percevoir des droits de stationnement, sauf si l'empêchement au transport est dû à une faute du chemin de fer[545].

[542] Dans le même sens, BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *ibid*., p. 454, n° 534.

[543] RU-CIM, Art. 20.

[544] RU-CIM, Art. 33-2

[545] RU-CIM, art.22

SOUS TITRE II LE DEPLACEMENT DE LA MARCHANDISE:

La Cour de cassation opère une distinction des obligations du transporteur à l'égard de la marchandise[546]. D'une part, celle qui nous intéresse, à savoir cette obligation de déplacement, qui se définit comme l'obligation d'acheminer la marchandise en l'état où elle a été remise et au destinataire convenu, dans le délai fixé[547]. À côté de cette obligation principale, qui lie le transporteur, on trouve les obligations dites « accessoires » ou « annexes », en ce sens qu'elles sont nécessaires à l'opération de déplacement ; elles peuvent être réalisées par une des parties au contrat ou par une entreprise tierce. Ainsi, comme on a pu le voir (p. 64 et s), le transporteur peut se voir confier des prestations accessoires telles que l'emballage, le chargement et le déchargement de la marchandise, qui reposent normalement sur la tête de l'expéditeur ou du donneur d'ordre, ou du destinataire. Lorsque ces opérations accessoires au déplacement, sont accomplies par le transporteur lui-même, elles ne seront pas distinguées de l'obligation de déplacement à laquelle elles s'intègrent, suivant alors le régime du contrat de transport[548], à moins que ces opérations ne soient particulièrement complexes et qu'elles ne nécessitent des instructions précises de la part de l'expéditeur, pour qu'elles perdent leur caractère accessoire. On les soustrait alors au périmètre du contrat de transport, et elles seront soumises aux règles d'un contrat d'entreprise, comme si ces opérations avaient été confiées à une entreprise tierce[549]. Cette hypothèse ne sera pas étudiée ici.

C'est donc la prise en charge de la marchandise par le transporteur qui marque le point de départ de la période de transport, pendant laquelle, la marchandise est couverte par le régime de responsabilité du transporteur. Il ne devient pas responsable de la marchandise dès le moment de la formation du contrat, alors que la marchandise à transporter ne se trouve pas encore entre ses mains. La présomption de responsabilité du transporteur, ne va pas peser qu'après la prise en charge effective de la marchandise[550]. L'Acte uniforme suivant la

---

[546] Cass. Com. 21 nov.2006, n°04-17. 217, *TD trans*., févr. 2007, n°6, . 21, note critique Christophe PAULIN.

[547] PAULIN Christophe, *Droit des transports*, *op. cit*, p. 243, n° 475.

[548] Cass. Com. 11 juin 1996, n° 9321.075, *Bull. civ. IV*, n° 173; Cass. Com. 10 mars 2004, n° 02-14.761, *Bull. Civ. IV*, n°46.

[549] Dans ce sens, voy. BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., 2018, *op. cit*., p. 446, n° 519

[550] Cass. Com., 20 janv.1998, n° 95-17. 250, *Bull. Civ*. IV, n° 39

CMR, ne définit pas la prise en charge, son article 10 se bornant aux obligations de vérification du transporteur au moment de la prise en charge. Le contrat type général, suivi en cela par les contrats types spécialités, stipule à son article 2-8 que : « par prise en charge, on attend la remise physique de la marchandise au transporteur qui l'accepte » au transport. Ainsi, lorsque le chargement incombe, par exemple, à l'expéditeur, la prise en charge par le transporteur intervient après cette opération, lors de la reconnaissance du chargement par le transporteur. Si les parties sont expressément convenues que le conducteur procéderait au chargement de la marchandise sur le véhicule, la prise en charge a lieu avant l'exécution de cette opération[551].

L'article 16 de l'Acte uniforme décrit en un ensemble des obligations du transporteur. Elles se rapportent, à livrer la marchandise, au lieu de livraison prévu, et au délai de livraison convenu. En ce sens, à l'arrivée du camion au lieu de destination, le transporteur est tenu d'informer le destinataire et l'inviter à faire le retrait effectif et total de la marchandise entre ses mains.

Nous envisageons l'étude du déplacement sous l'angle d'acheminer et de livrer la marchandise en bonne et due forme (Chapitre I). Nous parlerons du refus de livraison (chapitre II).

[551] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*. , p. 447, n° 520.

CHAPITRE I. La livraison de la marchandise :

La livraison s'entend : le lieu convenu, ou d'une façon générale, pour les établissements industriels et commerciaux, dans leur enceinte, après dépôt de l'envoi au pied du véhicule ; pour les commerces sur rue, au seuil du magasin. Elle est donc déclarée conforme lorsqu'elle s'est faite au lieu prévu par le contrat, avec la marchandise intacte et dans le délai. En effet, la marchandise est remise au destinataire dans l'état qu'elle est sur la lettre de voiture.

Le voiturier est responsable des pertes et dommages subis par la marchandise jusqu'à sa livraison (v., CHAPITRE I. Le régime de la responsabilité contractuelle : p. 271 et s). Ensuite, la livraison intervient dans le délai convenu ou à défaut de délai convenu, dans le délai qu'il est raisonnable d'accorder à un transporteur diligent, compte tenu des circonstances. Le transporteur, « engage sa responsabilité lorsque la livraison tardive de la marchandise par lui transportée pour le compte de son client cause un préjudice à ce dernier »[552]. Le retard dans la livraison de la marchandise est une faute dont le client peut demander réparation sur le fondement de la responsabilité contractuelle en obtenant au juge la condamnation du transporteur indélicat à lui verser des dommages et intérêts[553]. L'inexécution ou la mauvaise exécution ne pèsera pas sur le chargeur fut-il vendeur, mais sur le transporteur[554].

On a vu d'ors et déjà que la période qui précède le déplacement de la marchandise contient un certain nombre de chose à connaitre. L'expéditeur fournit au transporteur dans la lettre de voiture, le destinataire de la marchandise, et précise l'adresse exacte de livraison (V. Informations sur la destination de la marchandise :)[555].

Ceci étant, voyons, les sources du manquement à l'obligation de livraison (section I), avant d'étudier la modalité pratique de livraison (section II)

---

[552] Application de l'article 409 du Code de la marine marchandise de la CEMAC, la Cour d'Appel du Littoral, dans l'arrêt du 04 février 2013

[553] Cour d'appel du Littoral (Cameroun), arrêt n° 038/ CC du 04/02/2013, Société SETOA Cameroun SARL C/ Société Semen distribution SARL, *Ohadata* J-14-10. Sur ce point, v. également, le regime de responsabilité contractuelle, p. 272.

[554] Cass. Com. 14 déc. 2010, *Bull. civ*. IV, n° 206 ; *D.* 2011 Actu. 159

[555] Voy. p. 60.

SECTION I. Les sources de manquement à l'obligation de livraison :

Aux termes de l'article 16-1 de l'Acte uniforme, « le transporteur est tenu de livrer la marchandise à destination », en l'état ; l'on s'accorde à déduire de cette disposition que le transporteur est tenu d'une obligation de résultat[556]. Dès lors, pèse sur lui une présomption de responsabilité à laquelle il ne peut échapper que dans des cas d'exonérations précis.

Il est constant que le transporteur n'a pas exécuté son obligation de livraison conforme lorsque la marchandise n'a pas été livrée du tout, ou livrée qu'avec perte ou avarie (§I l'avarie et la perte). Aussi, le résultat n'est pas atteint lorsqu'il y a retard à la livraison. Le retard à la livraison est donc assimilé au défaut de livraison. Le respect des délais faisant partie de l'obligation de résultat du transporteur et un retard engagerait donc sa responsabilité [557](§II, retard de la livraison).

§I. L'avarie et perte de la marchandise :

La livraison ne se définit pas de manière abstraite et dématérialisée, elle est la possession physique de la marchandise par l'ayant droit ou son représentant légal. Il y aura absence de livraison toutes les fois qu'il existe une différence aussi minime soit-elle entre la chose livrée et la lettre de voiture telle qu'elle y est décrite.

Conformément à l'article 16 de l'Acte uniforme précité, le transporteur est « responsable de l'avarie, la perte totale ou partielle qui se produit pendant la période de transport, ainsi que du retard à la livraison », lequel se produit « lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou, à défaut de délai convenu, dans le délai qu'il serait raisonnable d'accorder à un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de fait » [558] . Cette responsabilité, on va le voir, se produit de plein droit[559]. Dans le même sens, la Cour de cassation a, dors et déjà, précisé que le transporteur reste responsable de la marchandise, aussi longtemps qu'il n'y a pas l'appréhension matérielle

---

[556] « En matière d'exécution de contrat de transport que l'on soit en droit français ou Gabonais, le transporteur est débiteur d'une obligation de résultat », Victor E. BOKALLI, D. C. SOSSA, *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, *op. cit*., p. 85, n°300 ; AUBERT Jérôme, *L'essentiel du droit des transports*, ellipses, 2012, *op. cit*., p. 77.

[557] Voy. AUBERT Jérôme, *L'essentiel du droit des transports*, ellipses, 2012, p. 77

[558]Acte uniforme, article 16 §2. ; *Idem* CMR, art. 20

[559] Voy. p. 234 et s.

de la marchandise par l'ayant droit ou transfert de la détention de celle-ci, on ne saurait parler de livraison[560].

Il y a donc défaut de livraison à chaque fois qu'il y a l'avarie (A), ou perte totale ou partielle de la marchandise transportée (B).

I. L'avarie de la marchandise :

L'avarie de la marchandise peut être apparente ou non apparente[561]. Cette distinction peut être importante pour preuve contraire au résultat d'une constatation commune écrite entre le transporteur et le destinataire visée plus haut[562]. Elle sera également importante pour le délai, au point de vue de la prescription (v. La prescription : p. 309).

À la lecture de l'article 16 de l'Acte uniforme, le transporteur engage, sa responsabilité, de plein droit en cas d'avarie de la marchandise objet du contrat de transport en cause. Exceptionnellement, il ne peut échapper que dans des cas exonératoires précis.

La notion de "période de transport" est importante du point de vue de la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur, en ce sens qu'elle permet de résoudre notamment la question de savoir si le transporteur est responsable de l'avarie qui est produite avant ou après la période du transport.

En règle, la solution ne doit pas poser de difficultés majeures, si la marchandise était au moment des faits à la garde de l'expéditeur ou du transporteur. Si elle se trouvait dans la main du transporteur, au moment du dommage, et bien, l'ayant droit, demanderesse n'a pas besoin d'apporter la preuve de la faute commise ; Pour engager la responsabilité du transporteur, la seule constatation du dommage suffit. L'ayant droit doit juste établir que le dommage s'est produit pendant la « période de transport ». Ainsi définie par l'article 9 de l'Acte uniforme, « 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 la dite marchandise ». Par contre, si la réplique du transporteur

---

[560] Versailles, 3 sept. 2013, *BTL*, 2013, p. 526.

[561] Sur ce point, voy. SIDIBE Ali, *Responsabilité objective du transporteur des marchandises par route, dans l'Acte uniforme de l'OHADA : approche comparée droits français et international*, Mémoire, Master II, sous la dir. Evelyne MICOU, UPVD, p. 21 et s.

[562] Voy. AUCTMR l'article 14. Sur la constatation commune, voy. Les reserves du destinataire notamment, p. 97

démontre que le dommage est produit en dehors de cette période, il sera en principe exonéré de toute responsabilité[563].

Le principe est valable pour les dommages imputables aux personnes dont il doit répondre. Le même article 16, dans son § 4 rend responsable le transporteur, « des actes ou omissions de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du contrat de transport, lorsque cette personne agit aux fins de l'exécution du contrat ».

Pour terminer cette partie, a été posée la question de savoir lorsqu'une avarie provient d'un retard, peut-on prétendre aux deux (2) indemnités ? Autrement dit, le cumul des deux (2) pour avarie et pour retard pour le même objet, est-il possible ? La réponse est positive en mode routier, que l'on soit en Afrique ou en France, mais diffère en mode ferroviaire. En effet, sous l'égide de la CMR ou de l'Acte uniforme, si l'avarie ou la perte résulte d'un retard, il est enseigné que, rien n'empêche l'ayant droit à prétendre l'indemnisation pour la dépréciation et la réparation du préjudice distinct né du dépassement de délai. En revanche la solution est exclue en transport international ferroviaire, où l'indemnité globale est fixée selon le plafond prévu pour le dépassement du délai[564]. Cette solution s'expliquerait par le fait que le dommage trouve sa source dans le retard. Si le retard ne se serait pas produit, il n'y aurait pas d'avarie.

II. La perte de la marchandise:

Elle peut être totale ou partielle. En effet, la marchandise peut être considérée perdue s'il est constaté une différence qualitative et quantitative entre la chose chargée sur le camion et la chose livrée. Cette affirmation que l'on peut rapprocher de celle relative à la livraison de la marchandise[565], précise l'obligation fondamentale qu'assume le transporteur à savoir livrer la marchandise à destination, sous-entendu, dans le même état où elle se trouvait lorsqu'il l'avait pris en charge.

Au demeurant, la marchandise est présumée perdue si l'envoi ne peut être localisé pendant la durée prévue et que nul n'ait information à son sujet.

---

[563]Voy. RODIERE René, « la CMR : Cinquième étude : les responsabilités », *B.T.*, 1970, p. 95, n° 62

[564]4 fois le prix du port, CIM, art. 33 § 1.

[565] Article 13-1

Aussi, la marchandise sera considérée perdue, en totalité[566]ou en partie[567], lorsqu'elle n' a pas été livrée du tout, ou n' a été que partiellement livrée trente (30) jours après l'expiration du délai de livraison convenu ou, s'il n' a été convenu de délai de livraison, soixante (60) jours après la prise en charge de la marchandise par le transporteur[568]. La loi fixe ainsi une présomption de perte de la marchandise à partir de 60 jours de retard au delà desquels, la marchandise est considérée comme perdue. La CMR prévoit le même mécanisme dans son article 20. Il est également prévu par l'article 21 du contrat type général. Cette présomption est irréfragable puisque les conventions sur la preuve ne sauraient en établir[569]. C'est ainsi que sous l'égide du droit français, la marchandise est considérée comme perdue lorsqu'elle n'est pas livrée dans les trente (30) jours qui suivent l'expiration du délai convenu, ou à défaut, du délai prévu par les contrats types. L'ayant droit peut, au plus tard en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, demander à être avisé par écrit, si la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité[570]. La CMR est plus explicite en ce sens, lorsqu'elle précise que l'ayant droit peut en effet exiger que la marchandise lui soit alors livrée contre paiement des créances résultant de la lettre de voiture et contre la restitution de l'indemnité perçue, nonobstant le fait qu'il peut alors réclamer une indemnité pour retard à la livraison.

En principe, la perte de la marchandise engendre de plein droit la responsabilité du transporteur. Pour prospérer, l'expéditeur doit rapporter la preuve de l'existence du contrat de transport, en produisant la lettre de voiture et en justifiant du paiement des frais du transport de marchandises endommagées[571]. La preuve de l'existence et de l'importance du dommage au moment de la livraison peut être administrée par tous les moyens admis en matière commerciale. Mais dans la pratique, cette preuve de livraison conforme découle des réserves formulées par le destinataire au moment de la livraison. Elles ne sont assujetties à aucune forme spéciale, à condition de

---

[566] Perte totale ou l'absence de livraison de la marchandise

[567] Perte partielle ou « manquant ».

[568] AUCTMR, article 16- 1 et 3

[569]Code civil, art. 1356, al. 2

[570] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit.* , p. 452, n° 530.

[571] TPI de Bafoussam, jugement civil, n°9 du 1er février 2008, affaire Tegoun Jules c/Longtio Joseph, *Ohada.com/ohadata j*-08-155.

pouvoir établir la réalité et la consistance du dommage. Mais, pour qu'elles soient efficaces, le destinataire doit signer une réserve motivée et précise de l'état différentiel de la marchandise à l'arrivée, par la comparaison entre la quantité-qualité chargée et celle livrée[572]. Dès lors, l'acceptation tacite ou expresse par le transporteur des réserves du destinataire au moment même de la livraison supplée valablement la protestation motivée imposée par la loi[573].

À ce qui concerne l'indemnité, pour perte totale ou partielle, l'indemnité due par le transporteur est calculée conformément à l'article 18 de l'Acte uniforme, d'après la valeur de la marchandise et est limitée à 5000 F CFA par kilogramme de poids brut de la marchandise[574]. Ce poids brut comprend, la marchandise proprement dite, son emballage et son conditionnement[575]. Pour le dommage partiel, on déterminera le plafond d'indemnité en appliquant la limitation sur le poids manquant ou avarié et non pas sur le tonnage de l'expédition. Le calcul est donc fait à partir du poids brut des colis manquants et non pas sur celui de l'expédition, sauf évidemment en cas de perte totale de colis[576].

Par ailleurs, le transporteur indemnisera également l'ayant droit en cas de retard à la livraison.

§ II. Le retard de livraison :

Dans nos systèmes, le transporteur doit être responsable de plein droit en cas de retard à la livraison. Ce mécanisme est repris par l'Acte uniforme. Dans son obligation principale, le transporteur est tenu de livrer la marchandise à destination, sans retard[577].

En effet, la livraison en retard, en soi, ne suffit pas, selon la jurisprudence, à condamner le transporteur ; il faut nécessairement que le demandeur prouve un préjudice qui a un lien de causalité avec ce retard imputable au

---

[572]Voy., les réserves du destinataire, p 96

[573] BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit.*, p. 480, n° 568.

[574]Sur l'indemnité de réparation, voy. p. 398.

[575] Pour plus de détails, PUTZEYS (J.), *Le contrat de transport routier de marchandises*, Bruylant, Bruxelles, 1998, p. 299, n° 891.

[576] Cass. Com. 22 avril 1986, *Bill. Civ.,* IV, n° 66.

[577]Acte uniforme Article 16 -1 *op. Cit*.

transporteur[578]. Cependant, la seule déclaration d'intérêt spécial à la livraison suffira pour condamner le transporteur. Le retard se distingue alors de ce fait de l'avarie et de la perte qui constitue à la fois inexécution et préjudice. Les deux (2) sont automatiquement établis par l'événement dévastateur, ce qui n'est pas le cas en cas de retard. Ici, il faut démontrer nécessairement un préjudice distinct causé par le retard.

Il y a retard, lorsqu'il dépasse le délai conventionnel (I) ou à défaut le délai raisonnable (II).

I. La notion de délai conventionnel de livraison:

Le principe est le délai prévu dans la lettre de voiture. Il peut être agrafé d'un intérêt à la livraison. Ce dernier aggrave la responsabilité du transporteur et s'oppose à son droit à la limitation de réparation[579].

Ainsi, on l'a vu, toute marchandise livrée trente (30) jours après la date prévue, est en retard. Si les parties n'ont rien prévu, toute marchandise livrée après soixante (60) jours, est en retard. Par contre le transporteur ne peut être tenu responsable des livraisons au delà du délai maximal lorsque le report intervient sur demande du destinataire, le donneur d'ordre ne saurait compenser le montant des prétendus dépassements et le prix des prestations du voiturier[580].

Le transporteur est tenu d'informer le destinataire de son arrivée et des délais impartis pour son enlèvement, sauf évidemment, si la marchandise doit être livrée chez le destinataire. Pour sa sécurité, on l'a vu, le transporteur doit remettre une copie de la lettre de voiture contre décharge au destinataire[581].

En outre, l'obligation de respecter le délai prévu est fréquemment rappelée en matière de vente. Ainsi, la Cour de cassation estime, sans ambigüité, que le vendeur doit prouver qu'il a respecté le délai prévu[582]. La mention en caractères gras d'une date de livraison ferme fait naitre une obligation de résultat à la charge du vendeur, qui est responsable du seul fait de son

---

[578] Cour d'Appel du Littoral, dans l'arrêt du 04 février 2013 *op. cit.*

[579]Pour le déclaration d'intérêt spécial à la livraison, voy., p. 411

[580]CA, Angers, 6 févr. 2018, n° 15/03536, Productions Mitjavila c. / TRS ; obs., *BTL*, n° 26 févr. 2018, p. 108.

[581] AUCTMR, article 13-2. Pour la « décharge », v. p. 131.

[582]Cass. Civ. 19-3-1996, *RJDA* 7/96 n° 907.

inexécution [583] . À défaut d'une telle indication, les juges apprécient souverainement la valeur contraignante du délai en tenant compte des usages de la profession [584] ou des objectifs du contrat [585] . Ces décisions sont transposables en matière de transport.

II. La notion de délai raisonnable de livraison :

Le délai raisonnable est un laps accordé à « un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de fait »[586]. Sur ce point le droit français est plus précis que l'Acte uniforme et la CMR. À défaut du délai convenu, on applique le délai prévu par les contrats types[587].

La détermination du délai raisonnable est laissée à l'appréciation souveraine du juge, et ce n'est pas une chose aisée. Ainsi, pour déterminer un délai raisonnable, la Cour d'Appel d'Ouagadougou (Burkina Faso), a retenu un délai de trois (3) mois[588], or qu'un délai de 18 mois a été retenu pour excessif par la CA d'Orléans[589]. En outre, en application de la convention de Vienne du 11 avril 1980, ont été jugés déraisonnablement long, la dénonciation intervenue de plus d'un mois entre l'échéance du délai d'examen et la dénonciation des défauts[590]. Le délai de deux (2) mois après la constatation du défaut[591]. Mais, la Cour fédérale de justice allemande accepte comme délai raisonnable, les dénonciations intervenues dans un délai d'un mois[592].

L'angoisse apparait plus visible lorsqu'on compare avec l'état de la circulation routière africaine. Comment livrer la marchandise dans un tel délai alors que

---

[583] CA Pairs 15-9-1995, *G* 1996 som. 329

[584] CA Paris 26-12-1918, *D* 1920. 2. 40 ; CA Aix 6-3-1980, *Bull. Cour d'Aix* 1980/1, p. 67

[585]Cass. Com. 16-1-1973, *JC G* 1973. II. 17563 ; CA Paris 22-9-1992, *D.* 1992. IR p. 282.

[586] Acte uniforme, article 13.

[587]Voy., contrat type général, art. 21

[588]CA Ouagadougou (Burkina Faso), ch. Com., n° 084, 3-12-2010, K. J. c./ SEAI SARL*, ohadata J*-12-178.

[589] CA Orleans 18-09-1996, *Pet. Aff.* 1998, n° 89 p. 20 obs. MOZAO

[590] T régional supérieur d'Oldenbourg 5-12-2000, *D.* 2002, *som*. 314 obs. W. –TH. SCHNEIDER

[591] Cour fédérale de justice allemande 30-06-2004, *D.* 2005, *pan*. , 2287 obs. N. SPIEGEL.

[592] T. supérieur du Canton de Lucerne 08-01-1997, *D.* 1998, som., 315 obs. C. WITZ, retenant un délai d'un mois. Également, Cour fédérale de justice allemande 3-11-1999 ; sentences CCI n° 8962 et 9083 en 1997 et en 1999, *Bull. Cour CCI* n° 2, p. 77 et 79.

l'état des routes ne le permet pas ? Que ce passe-t-il si le défaut de livraison est dû à l'état de dégradation de route ou plus grave à l'absence de route ? Il peut être par exemple, le fait des coupeurs de route, qui pour dévier un risque, le chauffeur a pris une route plus longue mais sûre. Ou par surprise, le convoi a été attaqué par des bandits armés.

Au Mali, il n'existe pratiquement pas d'autoroute. Faut-il rappeler que le réseau routier malien sur une superficie de 1 241 238 Km^2 compte seulement 4621 liaisons totalisant un linéaire de 89024 km, correspondant à une densité de 7,17 Km/100 Km^2. Ce réseau est classé par Routes d'intérêt National (RN), dont la construction et l'entretien sont assurés par l'État et totalisent 44 liaisons pour 14102 km soit, 15,8% du linéaire total ; Routes d'intérêt Régional (RR) dont la construction et l'entretien sont assurés par la Région, 40 liaisons pour 7052 km soit 8% du linéaire total ; Routes d'intérêt Local (RL) dont la construction et l'entretien sont assurés par le Cercle. Elles totalisent 836 liaisons pour 28929 km soit, 32,5% du linéaire total, et Routes d'intérêt Communal (RC) dont la construction et l'entretien sont assurés par la Commune. Elles totalisent 3701 liaisons pour 38941 km soit 43,7% du linéaire total[593]. Au stade actuel seuls 21 681 km sont aménagés et bénéficient plus ou moins d'un entretien régulier[594].

Le mauvais état général du réseau routier s'explique par un déficit d'entretien chronique, l'insuffisance des ressources allouées à l'entretien routier et les effets de surcharge des véhicules de transports qui accélèrent la dégradation des routes.

---

[593] Décret n° 05-431/P-RM du 30 septembre 2005, portant classement des routes et fixant l'itinéraire et le kilométrage des routes classées définissent le réseau routier classé du Mali.

[594] Politique National des Transports, des Infrastructures de transport et du Désenclavement (PNTITD), juillet 2015.

Comment respecter les grands principes de livraison dans ces conditions? Tout le paradoxe est là. Nous tenterons de défendre que les principes de livraison dans le délai tels que disposés par l'Acte uniforme, la CMR, ou le droit français ne sont pas adaptés à l'Afrique particulièrement au Mali membre de l'OHADA dont nous connaissons bien. Aussi, il faut reconnaitre que les rédacteurs de l'AUCTMR ont manqué d'audace et de travail de terrain en ne tenant pas compte des réalités des lieux, des moyens de transport utilisés et les peuples concernés. Ils se sont contentés du copier-coller de la CMR européenne mieux adaptée à l'Europe. Laissant les juges dans un perplexe lamentable, certaines dispositions risquent de tomber en désuétude car inapplicables.

Toutefois, le transporteur ne sera responsable que lorsque le dépassement du délai lui est imputable. Le cas échéant, il est libéré notamment si le dépassement est l'œuvre à l'ayant droit ou son destinataire. C'est ainsi que la Cour d'appel d'Angers a jugé le 6 févr. 2018 que le transporteur ne peut être tenu pour responsable de dépassement du délai de livraison lorsque le report intervient sur demande du destinataire, le donneur d'ordre ne saurait compenser le montant des prétendus dépassements et le prix des prestations du voiturier[595]. Le transporteur est libéré également lorsque le retard est dû, à une force majeure ou le fait du prince[596].

*In fine***,** la livraison apparait, note Me Gaston NGamkan, comme « le point d'orgue » du contrat de transport[597]. Outre de mettre fin à la responsabilité contractuelle du transporteur à l'égard des marchandises, il marque, en effet, le point de départ du délai de prescription prévu par l'article 25 de l'Acte uniforme. C'est pourquoi, se démarquant de « son aînée européenne, qui ne

[595]CA Angers, 6 févr. 2018, n° 15/03536, Productions Mitjavila c/ TRS ; Jugement déféré : T. com. Angers, 25 nov. 2015 ;. Les parties sont libres de fixer une date butoir de livraison, la modifier et fixer un autre rendez-vous. Si l'article L.133-2 du Code de commerce pose comme seule condition « la force majeur » pour prétendre à une quelconque indemnité contre le voiturier pour cause de retard de livraison, il est à noter qu'il n'est pas d'ordre public comme l'est l'article L. 133-1 du Code de commerce, qu'on peut ajouter d'autres causes exonératoires conventionnellement. Dans le même sens, *BTL*, n° 3679, 26 févr. 2018, p. 108

[596] Nous verrons plus loin, L'ordre de l'ayant droit, p. 369 ; Les circonstances inévitables et insurmontables, p. 373.

[597] NGAMKAN, Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, l'Harmattan, 2015, p. 122, n° 204

règle que quelques points délicats[598], l'Acte uniforme OHADA règlemente, avec minutie, la livraison.

La livraison est donc faite au destinataire, au lieu, et date contractuels. À défaut, la marchandise est livrée dans un délai raisonnable. Ainsi, voyons ses conditions.

SECTION II Les modalités de livraison:

Lorsque les modalités de la remise sont définies par la commune intention des parties, le transporteur a éminemment intérêt à observer ces modalités. À défaut de quoi la Cour d'Appel de Paris estime que, sa carence pourrait lui être imputée pour faute lourde, aujourd'hui inexcusable[599].

Nous l'envisagerons dans sa technicité sous la bannière de l'exposé du principe (§I) et les effets de l'acception du destinataire (§II).

§ I. L'exposé du principe :

La notion de livraison peut s'entendre de deux (2) manières. Selon une conception « matérielle », elle consiste en une prise de possession physique de la marchandise par le destinataire et s'effectue donc au moment du retrait effectif des marchandises. Selon l'autre conception « juridique », la livraison s'opère au moment où le transporteur met la marchandise à la disposition du destinataire qui l'accepte. L'article 13 de l'Acte uniforme définie la livraison en ces termes : « le transporteur est tenu de livrer la marchandise au destinataire au lieu convenu pour la livraison et de lui remettre la copie de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, le tout contre décharge ». La livraison s'entend donc de la « remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représentant, qui l'accepte ».[600]

---

[598] … détermination du droit du destinataire, incidence de certains empêchements et la vente des marchandises par le voiturier, art. 15 et 16

[599]CA Paris, 26 févr. 2003, *BTL*, 2003, p. 289 : « quand bien même les marchandises auraient été effectivement remises, il n'en demeure pas moins que la société Transports Vallée a commis une négligence d'une extrême gravité, confinant au dol et manifestant son inaptitude à l'accomplissement de la mission qu'elle avait acceptée, en remettant les marchandises entre les mains d'une personne non identifiée et non identifiable à ce jour, en un lieu inapproprié, alors qu'il existait une procédure très stricte d'entrée et de livraison dans les locaux du destinataire décrite par l'expert et qu'elle n' a pas respectée et qu'elle ne pouvait de plus, ignorer qu'il s'agissait d'un produit pharmaceutique imposant de grandes précautions. (…) Le transporteur est mal fondé à se prévaloir de l'article 23 de la CMR ».

[600] Définition de la livraison issue du contrat type général, art. 2-9

Elle se matérialise dès lors par la remise physique de la marchandise au destinataire (I) et la décharge de celui-ci (II).

I. La remise de la marchandise au destinataire :

Selon la Cour de cassation, la livraison qui met fin à l'exécution du contrat de transport, est l'opération par laquelle, le transporteur remet la marchandise à l'ayant droit qui l'accepte ou qui est mis en mesure d'en vérifier l'état et, le cas échéant, d'assortir son acceptation de réserves, puis d'en prendre effectivement possession[601].

Le destinataire doit normalement justifier de son identité. S'il est absent, le transporteur doit prendre les mesures qui s'imposent[602]. Il est unanimement admis qu'à seul, la qualité du destinataire, celui qui figure comme tel sur la lettre de voiture, ou son représentant dûment désigné. Il en résulte que les transporteurs successifs, participant à l'exécution d'un même contrat de transport sous couvert d'un même document, n'ont pas la qualité de destinataire l'un par rapport à l'autre[603]. Il y a donc remise physique de la marchandise au destinataire, lorsqu'elle a été livrée au lieu convenu et que le transporteur a avisé le destinataire de l'arrivée de la marchandise et l'invité, si le contrat prévoit ainsi, à la retirer entre ses mains. Dans ce sens, n'est pas responsable d'une délivrance fautive, même si la lettre de voiture mentionne également une autre adresse de livraison (*notify*), le transporteur qui, étant donné les problèmes fréquents lors de transports internationaux à destination de la Russie, délivre les marchandises conformément aux instructions des préposés du destinataire mentionné dans la lettre de voiture[604]. En revanche, Il n'y a pas de livraison, si le transporteur remet la marchandise à un préposé du destinataire qui n'est pas mandaté pour prendre livraison[605].

---

[601] Cass. Com., 17 nov.1992, n° 90-22147, *Bull. Civ*. IV, n° 365; *D.* 1992, IR 280; *DMF* 1993, 563, note Pierre BONASSIES.

[602] BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., Précis Dalloz, 2018, p. 448, n° 522.

[603] BROU Kouakou Mathurin, « Le nouveau droit des contrats de transport de marchandises par route dans l'Espace OHADA », *Penant*, n° 845

[604] The Maritime and commercial Court of Copenhagen, 16-9-1996, Vestaforsikring c./ J.N Spedition A/A *DET* 1998.70

[605] (Autriche), Oberster Gerichtshof Osterreich 12-9-2002, *DET*, 2004. 674 : sur la CMR

Elle est lieu à l'adresse indiquée, c'est-à-dire, unité géographique distinguée dans la lettre de voiture. La chambre commerciale a précisé que le lieu de livraison n'est pas au port d'embarquement mais dans la ville où le connaissement, accompagné des documents de crédit assortissent de la vente, doit être remis à l'acquéreur[606]. Il doit être accessible sans contrainte, ni risque particulier pour les véhicules de caractéristiques usuelles et servir pendant la durée de la mise à disposition en vue du chargement ou/et du déchargement[607].

Par rapport à la preuve, si on se réfère à l'Acte uniforme, la livraison s'opère par la remise de la lettre de voiture au destinataire ou à son représentant. Aucune forme n'est exigée pour la livraison. Elle est expresse ou tacite et peut être prouvée par tout moyen de droit, au sens de l'article 1353 al. 2 du Code civil aux termes duquel celui qui se prétend libéré doit justifier le fait qui a produit l'extinction de son obligation. Cette preuve peut, par exemple, résulter au regard de l'article 13 al. 1 de l'Acte uniforme, de la signature du destinataire accompagnée de son cachet commercial apposé sur la lettre de voiture. En cas de contestation sur l'authenticité de ce cachet, d'après la Cour d'appel de Metz, il appartiendra alors au destinataire, de rapporter la preuve du faux allégué et, partant, de la non-livraison[608]. Toutefois, il appartient au juge de décider souverainement, si la preuve de la livraison de la marchandise est rapportée[609]. Pratiquement, le destinataire vérifie l'état général du contenant, le dispositif spécifique de fermeture et de son identification[610] : c'est au moment de la livraison, que l'acquéreur doit vérifier l'état et la qualité de la marchandise[611] ; La conformité de la chose livrée s'apprécie « au jour de la livraison, même si le défaut n'apparait qu'ultérieurement[612]. En cas

---

[606]Cass. Com. 01-03-1994*, RJDA* 7/94 n°889.

[607] La durée de la mise à disposition commencerait à courir à l'arrivée sur les lieux du chargement ou du déchargement ou dans l'aire d'attente, même si elle est extérieure. Ces durées prennent fin au moment où l'opération de chargement ou de déchargement est terminée et les documents de transport émargés et remis au transporteur. En cas de dépassement de la durée, le transporteur a droit à un complément du prix, payé séparément au nom du frais d'immobilisation du véhicule. Sur ce sujet, voy., l'article 11 du décret 2017-461 du 31/03/2017 (France) ; également : pour l'immobilisation du véhicule, p. 201 .

[608] Metz, 24 nov. 2010, *BTL,* 2011, 59.

[609] Cass. Com., 5 juill.1988, n°86-18.431, *BT*, 1988, p. 530

[610] Décret n°2001-657 du 19 juillet 2001, version consolidée le 04 octobre 2012, portant Contrat type pour le transport public routier de fonds et de valeurs, art. 8.2

[611] Cass. Com. 10-2-1981, *Bull. civ. IV*. 61

[612] Voy. art. 256 AUDCG. Sur cette application, voy., CA Ouagadougou (Burkina Faso), ch. Com., n°040, 16-04-2010 : S.N.M c./ SCIMI et SOBFI, *Ohadata* J-12-183 ; « en présence d'un défaut de conformité établi par

d'anomalie, le colis fait alors l'objet, soit d'un refus de prendre livraison par le destinataire[613], soit d'un constat contradictoire entre le transporteur et le destinataire avec reconnaissance du contenu (V. § II. Les réserves du destinataire : p. 103). Si le destinataire s'aperçoit d'un défaut apparent, il doit immédiatement écrire une réserve motivée. La jurisprudence ne tolère pas un simple constat sans précision. La Cour d'appel de Versailles, l'a rappelé récemment sans ambiguïté : « la preuve que la marchandise transportée a été livrée à son destinataire ne résulte pas d'un document qui se borne à constater qu'elle est arrivée en Grande Bretagne sans autre précision de lieu »[614]. La preuve de la livraison incombe au transporteur, c'est pourquoi, il a intérêt de conserver sans limite des éléments de preuve irréfutables, car la preuve de la livraison de la marchandise transportée ne peut résulter d'un document qui se borne à constater qu'elle est bien dans le pays de destination sans autre précision de lieu.

II. L'acceptation et décharge du destinataire :

Tout d'abord, il faut distinguer la décharge de la réserve qu'on a vue (V. p. 98). Par décharge, le destinataire atteste avoir reçu la marchandise, or la réserve est un écrit descriptible qui suit l'acceptation immédiatement pour défaut apparent, voir plus tard lorsque le défaut est non apparent. Les réserves sont précises, motivées et formulées dans les normes et délais légaux. La décharge est obligatoire au moment de la prise en charge de la livraison[615]. Si la décharge est la preuve de la livraison, les réserves permettent de lutter efficacement contre la présomption de livraison conforme.

En effet, à l'arrivée de la marchandise, le destinataire peut accepter purement et simplement la marchandise. Son acceptation découle alors du fait qu'il signe le bon de décharge que lui présente le transporteur sans faire sur ce bon aucune réserve. L'obligation d'accuser réception, formellement prévue par l'article 13 § 1 de l'Acte uniforme et l'article 44 des Règles de Rotterdam[616],

---

expertise et ne souffrant d'aucune contestation, c'est par une saine appréciation des faits de la cause et une bonne application du droit que le premier juge a déclaré le vendeur responsable de l'inexécution de son obligation et en a tiré toutes les conséquences de droit sur sa responsabilité contractuelle ».

[613] Art. 12-3 Acte uniforme

[614] CA Versailles 12-11-2009, 12è ch. Sect. 2, Sté HDI Gerling c./ SAS Exapaq, *BTL,* 2010, p. 96

[615] Acte uniforme, article 13-1.

[616] Convention sur le contrat de transport international de marchandise entièrement ou partiellement par mer, baptisée au lieu de sa signature, « Règles de Rotterdam ». La convention portant création des règles de Rotterdam a été adoptée par l'assemblée générale des Nations Unies le 11 décembre 2008 pour vocation de remplacer la

consiste pour le réceptionnaire à décharger le document de transport pour constater juridiquement l'effectivité de la prise de la livraison par le destinataire ou son préposé, des mains du transporteur ou son préposé. En ces termes, le transporteur est fondé à refuser de procéder à la livraison si le réceptionnaire n'accomplit pas cette décharge. L'obligation de décharge consiste généralement en une décharge apposée sur le document que lui présente le transporteur. Il faut noter que rien n'empêche le destinataire en principe, d'accepter les marchandises après avoir pris des réserves[617]. Par ailleurs, il faut noter que si la décharge du destinataire est requise, la signature de la lettre de voiture par le destinataire n'est pas essentielle pour la livraison des marchandises par le transporteur routier[618].

L'acceptation est donc l'acte matériel de la réception de la marchandise. Généralement, le destinataire accepte la marchandise par sa signature sur la lettre de voiture[619]. Mais, selon la jurisprudence, la signature de la lettre de voiture par le destinataire n'est pas "essentielle" pour la livraison des marchandises par le transporteur routier [620] . Elle accepte le silence circonstancié comme acceptation ; c'est pourquoi elle juge que la réception, sans réserve, des marchandises par l'acheteur dans un contrat de fourniture vaut acceptation de la clause de limitation de responsabilité stipulée dans de nombreuses factures antérieures[621]. Dans le même sens, le fait de recevoir livraison sans qu'il soit nécessaire un écrit ou une parole expresse est tout à fait valable au regard de l'Acte uniforme, art. 13-4.

Au retrait, le transporteur remet donc au destinataire qui justifie son identité, la copie de la lettre de voiture pour comparaison et vérification assortie une obligation de réponse sous trois (3) jours. Ces contrôles qualitatif et quantitatif sont recommandés, avant d'accepter la marchandise puisque les tribunaux

---

Convention de Bruxelles de 1924, de la Haye-Visby (Protocole de Bruxelles, 23 février 1968 et de Hambourg (Convention des Nations unies du 31 mars 1978 sur le transport de marchandise par mer). Elles ont pour but, de moderniser et d'harmoniser le régime juridique du transport-internationale des marchandises contenant une étape maritime internationale. Elles ne sont pas en vigueur, pur cause, il faut vingt (20) États, or aujourd'hui seuls quatre (4) États les ont ratifiées dont les 1ers furent l'Espagne et le Togo. Vingt cinq (25) États les ont déjà signées.

[617] KENGUE Ebénézer, *Droit des transports OHADA et CEMAC*, éditions CRAF, 2012, p. 189, n° 226.

[618] (Belgique), Rechtbank Van koophandel TC Autwerpen 29-4-1999, *DET* 1999, 851.

[619] Le destinataire ou son représentant dûment habilité, est tenu de faire figurer sur le contrat de transport, le nom du signataire, la date et l'heure de la prise de la livraison ainsi que le cachet commercial de l'établissement.

[620] (Belgique), Rechtbank Van Koophandel TC Autwerpen 29-04-1999, *DET*, 1999, 851.

[621] IRAK, cass. Ch. Civ. 30-10-1972, *Bull. judiciaire*, 4, 1974, p. 53.

considèrent que, le destinataire qui conserve la chose, l'accepte. L'acceptation sans réserve de la marchandise vendue par l'acheteur lui interdit de se prévaloir du défaut de conformité[622].

S'il y a lieu, il faut rédiger la réserve ou, au pire, refuser la livraison. Pour la preuve, l'écrit est toujours recommandé. Le transporteur pour éviter des ennuis de défaut de livraison, il doit s'assurer de la signature du destinataire qui accepte la marchandise. Pour rappel, la Cour d'appel de Versailles dans un arrêt du 12-12-2009 n'a pu considérer comme preuve de livraison, un document qui, sans autre précision, se bornait à constater que la marchandise est bien arrivée[623].

Au demeurant, dans toutes les reglementations, la CMR, l'Acte uniforme, la CMNI[624] ou la Convention de Bruxelles[625], l'acceptation de la marchandise vaut présomption de remise conforme[626]. Une présomption simple qui tombe si l'ayant droit prouve que la perte ou l'avarie résulte de l'acheminement. Cette preuve triomphe par tout moyen. Ces conventions distinguent toutes, les dommages apparents ou non. Les premiers doivent faire l'objet de réserves immédiates écrites indiquant leur nature générale, à moins qu'un constat contradictoire n'ait été établi avec le transporteur ; pour les seconds, c'est-à-dire, les dommages non apparents, un délai de sept (7) jours est imparti, le réclamant devant, en sus, établir qu'ils sont survenus pendant que la marchandise était sous la garde du transporteur [627] . C'est ainsi qu'en

---

[622]Cass. Com., Audience publique du 1 mars 2005, *Bulletin* 2005 IV N° 42 . 47. Dans le même sens : Chambre commerciale, 1996-10-08, *Bulletin* 1996, IV, n° 229, p. 200 (cassation).

[623]CA Versailles, 12-11-2009, 12ème ch. Sect. 2, Sté HDI Gerling c./ SAS Exapaq, *BTL*, 2010, p. 96.

[624] Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure. Contrairement aux autres modes de transport, il n'existait pas jusque dans les années 2000, en droit fluvial, à l'exception d'accords de nature contractuelle (par exemple, les accords de Bratislava, 1955 modifiés en 1992 et annuellement actualisés relatifs aux conditions de transport de marchandise sur le Danube), de convention relative aux transports internationaux par voie de navigation intérieure. Depuis le 1er septembre 2007, par effet du décret n° 2008-192 du 27 février 2008, la CMNI est entrée dans l'ordonnancement judiciaire de France. Voy., Isabelle BON-GARCIN, Maurice BERNADET, Philippe DELEBECQUE, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit.* p. 352, n° 377 ; *idem*, Christophe PAULIN, *R.D.Trans.* 2009, n° 5. La CMNI ne doit être confondue avec la CLNI relative à la limitation de responsabilité des bateliers, Convention très peu ratifiée.

[625] Relative la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, elle est signée le 27 septembre 1968 à Bruxelles (Belgique).

[626] L'article 23-1 de la CMNI prévoit que l'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans l'état et dans la quantité, tels qu'elles lui ont été remises en vue du transport.

[627] CIM et CMNI posent clairement ce principe.

application de la CMNI dans une affaire de livraison non conforme de sable de mer , la preuve de la réserve expresse a permis de renverser la présomption simple de remise conforme de l'article 23-1 précité de la CMNI. Selon l'arrêt de la CA de Douai [628] , l'existence de réserves expresses renverse la présomption simple de livraison conforme édictée par la convention de Budapest (CMNI) et oblige le transporteur à prouver qu'il a remis la quantité convenue. À défaut, il répond des manquants sans avoir droit au paiement de facture relative à l'acheminement. En revanche, à défaut d'observations, la présomption garde son effet et témoigne de l'absence de manquants, d'où l'obligation de régler le prix. Dans l'arrêt précité, une société belge livre, par voie fluviale, du sable de mer au donneur d'ordre français. À la suite d'un différend portant sur le paiement et l'existence de manquants, le tribunal de commerce condamne le batelier à verser la somme de 511741 euros à l'ayant droit, ce dernier devant régler 239470 euros au titre des factures non honorées. Relevant appel, le transporteur soutient que les remises ont été toujours accomplies sans réserve, la preuve de manquant revenant au donneur d'ordre qui ne la rapporte pas. S'appuyant sur l'article 23-1 de la CMNI, la Cour considère que l'un des acheminements avait donné lieu à une remarque sur la teneur en eau de la marchandise. Considérant comme une réserve expresse, le juge renvoie au transporteur la preuve de la bonne exécution de l'acheminement. À défaut d'y parvenir, il doit payer les manquants et il sera privé du prix du transport. Cependant, aucune réserve n'ayant été émise à l'occasion des autres livraisons, le juge les estime conformes et condamne le donneur d'ordre à payer le déplacement.

En plus, de sa fonction de présomption de la remise conforme, l'acceptation de la marchandise produit d'autres effets (II).

§ II. Les effets de l'acceptation du destinataire :

En dépit de la présomption de remise conforme, le 1er effet de l'acceptation de la marchandise, est de faire entrer le destinataire comme partie du contrat (I) ; le 2ème effet met fin à l'opération de transport (II).

I. L'entrée du destinataire dans le contrat :

[628]CA, Douai, 2ème chambre, sect. 2,9 nov. 2017, n°16/00065 ; abc du sable et a. c/ D'Hahan et a ; voy., « Preuve des manquants », *BTL*, n° 3667, 20 nov. 2017, p. 675 et s.

Le 1er effet, faut-il le rappeler, est de faire entrer le destinataire comme partie du contrat[629]. Par son acceptation expresse ou tacite[630], de la marchandise ou du contrat de transport, le destinataire devient partie au contrat de transport conclu au départ entre l'expéditeur et le transporteur ; ainsi il acquiert les droits qui en résultent et peut, le cas échéant, les exercer en son propre nom contre le transporteur.

L'article 13-4 de l'Acte uniforme illustre ce propos en ces termes : « Sous réserve des droits et obligations de l'expéditeur, le destinataire, par son acceptation expresse ou tacite de la marchandise ou du contrat de transport, acquiert les droits résultants du contrat de transport et peut les faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur ». Donc, la livraison s'opérant par la remise de la lettre de voiture au destinataire ou à son représentant, ces derniers seront les seuls détenteurs du droit de disposer de la marchandise à partir de ce moment. Cette disposition règle quelque part, la question de savoir à quel moment le transporteur a le droit d'obéir au destinataire, dès lors que ce n'est pas lui qui a commandé le transport.

Le droit de disposition de la marchandise par le destinataire est réglé, également, par l'article 12 de la CMR, qui envisage deux (2) options : ou bien la lettre de voiture porte une mention conférant le droit de disposition au destinataire ; dans ce cas, le destinataire est donc seul habilité à donner des ordres au transporteur. À défaut, le droit de disposer de la marchandise appartient à l'expéditeur, jusqu'au moment où le destinataire a reçu le deuxième exemplaire de la lettre de voiture ou réclamé la livraison de la marchandise après son arrivée à destination, par exemple en mettant le transporteur en demeure de livrer[631]. Plus clair, le donneur d'ordre dispose de la marchandise jusqu'au moment où le destinataire fait valoir ses droits[632]. Cependant, le client-expéditeur peut modifier unilatéralement les conditions initiales du contrat dans certaines conditions [633] en usant son droit de

---

[629] La question de savoir depuis quand le destinataire est partie au contrat de transport fait couler beaucoup d'encres. On ne s'en aventurera pas trop ici. V. détermination du destinataire, p. 61

[630] Sur la livraison tacite, valable en vertu de l'Acte uniforme, art. 13-4.

[631] Paris, 23 juin 1952, *BT,* 1952, p. 838.

[632] Voy., article 4 du Contrat type pour le transport public routier de fonds et de valeurs, Décret n° 2001-657 du 19 juillet 2001, version consolidée le 04 octobre 2012

[633] Pour la validité de l'exercice du droit de disposer de la marchandise en cours de route reconnu à l'expéditeur (et/ou destinataire), l'Acte uniforme pose trois (3) conditions : a) l'expéditeur ou le destinataire (habilité) qui veut exercer ce droit, doit présenter l'original de la lettre de voiture sur lequel doivent être inscrites les nouvelles

disposition prévu par l'article 11 de l'Acte uniforme[634]. Mais, le destinataire initial ne peut bénéficier de cette faculté que s'il est dûment habilité par le client/expéditeur[635].

Les RU-CIM, prévoient dans ses articles 18 et 19, le même dispositif que celui de la CMR.

En France, depuis l'association originelle du destinataire au contrat de transport introduite par la loi de 1998[636], modifiant l'article L.132-8 du Code de commerce, il apparait aujourd'hui possible, au vu de sa nouvelle version, de parler de « droit partagé » entre l'expéditeur et le destinataire. C'est donc conventionnellement que doit régler le droit de disposition avant le commencement du déplacement de la marchandise et par écrit. Dans ce cas, le transporteur justement informé se conformera aux instructions données par le titulaire prédéterminé. Les contrats-types n'ont pas été modifiés en conséquence, et énoncent toujours que « le donneur s'ordre dispose de la marchandise jusqu'au moment où le destinataire fait valoir ses droits »[637]. Si, les contrats types s'appliquent de plein droit à défaut de conventions particulières entre les parties, ils ne peuvent se substituer à une disposition légale d'ordre public.

In fine, le transporteur commet une faute en cas d'inexécution d'un ordre régulier du destinataire. Inversement, la responsabilité du transporteur pourrait être également engagée, lorsqu'il exécute un ordre irrégulier de l'expéditeur[638]. Dans tous les cas, « le transporteur ne peut cependant pas être

---

instructions données au transporteur et dédommager celui-ci des frais et du préjudice qu'entraine l'exécution de ces instructions ; b) cette exécution doit être possible au moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les exécuter et ne doit ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois ; c) les instructions ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

[634] Article 11 : l'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise en cours de route, notamment en demandant au transporteur d'arrêter le transport, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui indiqué sur la lettre de voiture.

[635] Art. 11-2, Acte uniforme, « Le droit de disposition appartient toutefois au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture si une mention dans ce sens y est faite par l'expéditeur ».

[636] La possibilité de transférer ce droit au destinataire dès la formation du contrat.

[637] Contrats types routiers, art. 4 ; Contrat types voyage, art. 4, Contrat-type à temps, art. 7

[638] Voy., BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit.*, p. 456, n° 536

tenu à une double indemnisation vis à vis de l'expéditeur et du destinataire pour un même dommage »[639].

À l'entrée du destinataire au contrat initial, la décharge du destinataire possède d'autres vertus, comme de mettre fin à l'opération et tout ce qui va avec.

II. La fin de l'opération de transport :

La décharge met fin à l'opération de transport et par conséquent à la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur, ce qui ouvre droit au transporteur au prix du transporteur[640]. Elle lance, en outre, certains délais, notamment de réserves pour avarie, ou de la prescription.

Faite dans les règles, la livraison libère le transporteur[641]. Dans le cas contraire, le transporteur sera considéré, coupable de l'avarie, de la perte totale ou partielle qui se produit, et du retard à la livraison[642]. Une fois acceptée, la marchandise est présumée livrée en bon état, sauf réserves du destinataire. Elle se distingue du déchargement pur et simple par son caractère écrit manifestement sans équivoque. Ceci dit, le déchargement ne met pas fin *de facto*, à la responsabilité encourue par le transporteur, il faut l'acceptation du destinataire[643].

Également, l'acceptation de la marchandise oblige, le destinataire de payer, s'il y'a lieu[644], la créance résultant du contrat de transport. En règle, celui qui accepte la marchandise paie le prix, qu'il figure ou non dans le contrat de transport. La Cour de cassation a eu l'occasion de le préciser en ces termes : "celui qui, figurant sur la lettre de voiture en tant que destinataire, ou celui qui

---

[639]Acte uniforme, art.13-4 *in fine*.

[640] Le paiement sur du prix du transport, p. 188 et s.

[641] Article 52 du décret du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime.

[642]Acte uniforme, article 16 -1.

[643] Les conditions générales de vente et de transport de la SNCF sont également quelque peu en retrait par rapport à ce qui précède, puis qu'elles stipulent en leur article 9.6 que : " que le contrat de transport prend fin à la livraison de l'envoi au destinataire" et que " cette livraison est réputée effectuée dès la mise en place des Wagons au point de livraison convenu ». De même, en matière de transport aérien, la livraison s'opère en règle à l'Aéroport ou au dépôt du transporteur aérien.

[644] En règle, les créances résultant de la lettre de voiture sont payables par l'ayant droit avant la livraison (article 15 de l'Acte uniforme).

en absence de la lettre de voiture[645], ou bien celui qui quand bien même il ne figure sur la lettre de voiture comme destinataire[646], reçoit la marchandise et l'accepte sans indiquer agir au nom d'un mandant est garant du paiement du prix du transport envers le voiturier"[647].

Nous l'avons vu, qu'en cas d'empêchement à la livraison, que le transporteur demanderait des consignes à l'ayant droit de la marchandise, ou à défaut de consignes, ou dans le temps, il peut exécuter autrement le contrat, voire vendre la marchandise dans une certaine condition [648]. Mais qu'en est-il du destinataire qui accepte la marchandise et ne veut ou ne peut pas payer la créance ; Est ce le transporteur peut vendre la marchandise et se faire payer le prix ? D'office, il en avise immédiatement l'expéditeur de ce refus, comme on l'a vu. La difficulté se produira si le transporteur perd son droit de rétention par délivrance volontaire[649]. Dans le cas contraire, il peut saisir ce droit et contraindre l'ayant droit à régler le prix, car en cas de contestation des créances résultant de la lettre de voiture, en faveur du transporteur, celui-ci n'est pas tenu de procéder à la livraison que si le destinataire lui fournit une caution[650]; Autrement dit, une personne qui s'engage, envers le transporteur, à satisfaire l'exécution du paiement, si le débiteur n'y satisfait pas lui-même [651]. Également, il se peut être le dépôt de valeurs destinées à garantir la créance[652]. Il peut valablement vendre la marchandise et se faire payer sur le prix par

---

[645] Également dans ce sens, cass. Com. 22 janv. 2008, *Bull. civ.* IV, n° 13 ; *D.* 2009, *Pan*. 973.

[646] Également dans ce sens, cass. Com., 15 avr. 2008 ; *Bull. civ*., IV, n°91 ; *D.* 2009. 475, note Bernard HAFTEL

[647] Cass. Com. 22 janv. 2008, *Bull. civ. IV*, n°15 ; *D.* 2009, *Pan.*, 973, obs. Hugues KENFACK

[648] Si la nature périssable l'exige ou si le frais de garde est plus élevé que la valeur de la marchandise,… (voy. article 12-6 Acte uniforme) ; également sur ce point, p. 129 et s.

[649]Voy. CHAPITRE I. Le droit de rétention du transporteur : p. 214.

[650]Acte uniforme, article 13-3.

[651]Code civil français, article 2288, « Celui qui se rend caution d'une obligation se soumet envers le créancier à satisfaire à cette obligation, si le débiteur n'y satisfait pas lui-même ».

[652]Code civil français, article 1257 « Lorsque le créancier refuse de recevoir son paiement, le débiteur peut lui faire des offres réelles et, au refus du créancier de les accepter, consigner la somme ou la chose offerte ». Al. 2, « Les offres réelles suivies d'une consignation libèrent le débiteur ; elles tiennent lieu à son égard de paiement, lorsqu'elles sont valablement faites, et la chose ainsi consignée demeure aux risques du créancier ».

préférence[653], puisque la marchandise reste grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous autres frais[654].

In fine, on retiendra que la livraison doit être faite entre les mains de la personne désignée comme destinataire ou son représentant dûment accrédité. La date de la livraison est la date où le destinataire retire effectivement la marchandise et l'accepte. Elle est importante dans la mesure où elle marque le point de départ des délais[655]. Elle marque, la fin du transport et la présomption de responsabilité du transporteur.

Ceci étant, nous sommes en mesure d'étudier maintenant, l'hypothèse du refus de la livraison par le destinataire ou par le transporteur (chapitre II).

[653]Voy., les conditions à la p. 253 et s.

[654]Acte uniforme, art. 12-5, *in fine* ; CMR, art. 16. 4. (Sur l'ensemble des garanties de paiement de la créance, voy. p. 213 et s).

[655] Délais de réserves, de forclusion, de prescription, de paiement du prix de transport, etc.

CHAPITRE II. Le refus de livraison :

Le refus de livraison au vrai destinataire de marchandises ne suffit pas en règle de constituer une faute grave. La jurisprudence considère dans sa derrière sortie, ce comportement comme un manquement injustifié à ses obligations contractuelles.

Toutefois, un transporteur doit se refuser de livrer à un destinataire autre que le vrai. Selon la jurisprudence, un transporteur qui refuse de livrer à un tiers n'est pas fautif. Il est de même pour le cas d'un faux destinataire. Le contraire pourrait engager la responsabilité du transporteur, lorsque l'ayant droit prouve l'exactitude des informations remises à celui-ci. De même le destinataire peut valablement refuser la livraison dans certains cas, mais sans en abuser.

Il reste à détailler dans une section première le droit du destinataire de refuser la livraison, et dans une seconde section, le droit du transporteur à ne pas livrer la marchandise.

SECTION I. Le refus du destinataire de prendre livraison de la marchandise:

Le destinataire peut refuser les marchandises ou les abandonne au transporteur dans une certaine mesure (§I). Mais le droit de refuser ou d'accepter la livraison n'est pas un droit absolu puisqu'il doit répondre à des impératifs (§II).

§I. Le principe :

L'exposé des conditions du refus de prendre livraison (I) sera suivi par le laissé pour compte (II).

I. L'exposé du principe :

Il s'agit de l'hypothèse où l'envoi parvenu au lieu de livraison, le destinataire est bien présent, mais n'accepte pas l'envoi ou refuse de procéder au déchargement alors qu'il lui appartient de le faire, ou encore reporte la livraison.

Le refus est par exemple justifié lorsque la marchandise présentée à la livraison est inutilisable ou ne correspond pas à celle que le destinataire attendait. Pour triompher, le motif doit être porté sur le document de transport. En pareille circonstance, le transporteur doit aviser l'expéditeur qui reprend la libre disposition des marchandises. Il se peut encore que l'accès au lieu de

livraison soit impossible. Est également considéré comme empêchement à la livraison, toute immobilisation du véhicule, chez le destinataire, supérieure à 24 heures décomptées à partir de la mise à disposition[656]. Dans tous les cas, lorsque le destinataire néglige ou refuse de prendre la livraison de la marchandise, pour X raison, le transporteur doit aviser immédiatement l'expéditeur et demander des instructions dans les conditions prévues à l'article 12 de l'Acte uniforme.

Comme, on l'a vu[657], les empêchements à la livraison obligent le transporteur à prendre certaines mesures édictées par l'Acte uniforme[658], la CMR[659], RU-CIM[660], le contrat type routier[661]. L'idée maitresse est que le transporteur ne doit pas se désintéresser de la marchandise. Si le destinataire ne prend pas livraison de la marchandise, le transporteur est fondé à sommer l'expéditeur de le faire. En cas de silence ou de refus, tant du destinataire dûment avisé que de l'expéditeur, le transporteur peut faire procéder à décharger immédiatement la marchandise afin de libérer son véhicule[662]: le transport est réputé terminé sous l'égide de l'Acte uniforme et de la CMR, ce qui n'est pas le cas en transport routier intérieur français[663]; le transporteur peut même procéder à la vente de la marchandise et même sans attendre d'instructions par exemple si l'état périssable de la marchandise le justifie ou si les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise[664].

In fine, il faut noter que sans réception, pas de destinataire. Au clair, le cas de refus sans motif ou motif ignoré par le transporteur ou dans lequel il serait étranger, est considéré comme si le destinataire s'était déclaré d'office hors du contrat, donc qu'il ne peut s'en prévaloir. À savoir pour tout refus ayant pour cause une perte totale en cours de transport, le destinataire est privé de la

---

[656] Contrat type général, art. 17

[657] Voy, p. 134

[658] Art. 12

[659] Art 15 et 16 § 2

[660] Art. 21.1 et 22.2

[661] Art. 3 et 17.

[662]Acte uniforme, art. 12-5 ; CMR, art. 16 § 2; RU-CIM, art. 22.2

[663]Voy., Contrat type général, art. 17 ; également dans ce sens, BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit.* , p. 460, n° 540

[664] Voy., acte uniforme, article 12-6 ; CMR, art. 16 al. 3 ou 4

possibilité d'adhérer au contrat[665], la marchandise n'étant pas parvenue au lieu de la livraison. Par la faute du transporteur, il ne peut pas être partie au contrat puisque la marchandise n'est pas arrivée jusqu'à lui, quand bien même il soit marqué sur la lettre de voiture.

II. Le laissé pour compte :

Une autre hypothèse est celle du « laissé pour compte », mis en lumière par les professeurs, Isabelle BON-GARCIN, Maurice BERNADET, Philippe DELEBECQUE, et MORINET[666]. Suivant ces auteurs, on a pu se demander, lorsque les marchandises parviennent avariées ou en retard, si le destinataire pouvait les refuser, les abandonner au transporteur et traiter l'affaire en perte totale. C'est ce qu'on appelle le « laissé pour compte » qui n'est qu'une forme de résiliation unilatérale justifiée par la gravité du manquement contractuel[667]. Cette pratique est fondée sur l'idée que le destinataire ne peut pas être contraint d'accepter la livraison d'une marchandise qui, en raison des dommages subis, ne présente plus aucun intérêt pour lui[668]. Très tôt, les juges, dans l'exercice de leur pouvoir souverain d'appréciation, ont admis ce mode de règlement du litige[669]. L'AUCTMR n'en soufflant pas mots, on retrouve une définition du laissé pour compte dans l'article 2.12 du contrat type général de 2001 en ces termes : « par laissé pour compte, on entend un envoi dont le destinataire a refusé de prendre livraison pour quelque motif que ce soit et qui est laissé à la disposition du transporteur par le donneur d'ordre, lequel l'analyse en perte totale ». Le contrat type général de 2017 parle désormais dans son article 2.15, de « marchandise en souffrance ».

À 1ère vue peu rassurant, pourtant, le laissé pour compte n'est pas interdit. Encore faut-il cependant que le « manquement soit d'une gravité hors du commun, et que les marchandises arrivent à une époque ou dans un état tel qu'on ne puisse plus les vendre, qu'elles soient impropres à leur usage ou que

---

[665] Sur ce point, M. BROU Kouakou Mathurien, « Le nouveau droit des contrats de transport de marchandise par route dans l'espace OHADA », *Penant*, n° 845, oct., nov. 2003.

[666] MORINET, « Le laissé pour compte : un mode original de réparation dans le transport des marchandises », *RDT*. Juil. 2007, fiche pratique, n° 6, p. 34.

[667] Reconnue désormais par le Code civil, art., 1226.

[668]BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 461, n° 542.

[669]Cass. Civ., 3 août 1835, *S.* 1835, 1, 817.

le destinataire n'en ait plus l'utilisation normale »[670]. Les juges apprécient ce manquement selon la nature de la marchandise, l'importance de l'avarie ou du retard, ou encore la possibilité d'utilisation par le destinataire. C'est ainsi que le laissé pour compte a été admis pour les boites de lait en poudre pour nourrissons mouillées en cours de transport[671]; *idem*, pour un lot de muguet qui a été livré le 2 mai alors qu'il aurait du être livré le 29 avril[672]. C'est « le médecin après la mort », une cargaison qui a pris tellement de retard qu'elle est devenue sans objet pour le destinataire. Exemple : commande de moutons de Tabaski qui arrive après la fête.

De toute manière, le « laissé pour compte » ne doit pas être un moyen pour le destinataire de se débarrasser d'une marchandise qu'il ne souhaite plus. Il n'est cependant pas soumis à une autorisation préalable du juge, mais celui-ci pourra contrôler *a posteriori*, le bien-fondé de ce procédé. Sur un plan pratique, le laissé pour compte s'analyse comme un refus de l'envoi par le destinataire et donc comme un empêchement à la livraison au sens de l'article 12 de l'AUCTMR ou l'article 17 du contrat type général.

Le transporteur à qui la marchandise est « laissé pour compte », n'en acquiert pas la propriété ; il en a seulement la disposition. Il n'y a donc pas de délaissement. Le transporteur est ainsi autorisé, selon l'état de la marchandise, à procéder à sa destruction ou à sa vente[673]. Dans ce dernier cas, les ayants droits sur la marchandise pourraient subordonner la vente à certaines conditions, de façon qu'elle ne porte pas atteinte à l'image de marque des produits[674].

Ainsi, si le destinataire peut refuser la marchandise qui ne le convient pas ou laissé pour compte au transporteur à se démerder, ce droit n'est pas sans limites.

---

[670] Versailles, 12 ch., 5 janv. 1995, n° 4568/93, *BTL* 1995, 186

[671] Paris, 5ème ch., sect. B, 18 mars 1983, *BT* 1983. 421.

[672] Paris, 5ème ch., sect. B, 28 oct. 1993, n° 91-4260 et n° 91-24723

[673] Dans ce sens, Contrat type général, art. 17.3

[674]Voy., BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 462

§II. Les limites du refus de prendre livraison de la marchandise:

Comme tout droit, dans certaines conditions l'usage du droit de refuser la marchandise peut devenir illicite. Tel est le cas lorsque le destinataire excède manifestement les limites de l'exercice normal de son droit. Pour lui coincer, on mesurera son comportement à celui qu'aurait eu une personne normalement diligente et prudente.

I. L'abus de droit de prendre livraison :

En dehors du domaine contractuel, la théorie de l'abus de droit peut se rattacher à la « responsabilité civile aquilienne »[675].

En matière contractuelle, l'abus de droit, rattaché dès l'origine à l'ancien article 1134 al. 3 du Code civil (1104 depuis la réforme), exige la bonne foi des parties dans toutes les étapes du contrat : "Les contrats doivent être négociés, formés et exécutés de bonne foi"[676].

Dans un premier temps, l'abus a été confondu avec la fraude : l'usage malicieux d'un droit. À la suite des travaux de M. JOSSERAND et de M. CAMPION, l'abus de droit a ensuite été vu comme le détournement de la finalité sociale des droits. M. PLANIOL a opposé à cette analyse qu'ainsi conçu l'abus de droit était une notion contractuelle : le droit cesse où l'abus commence.

Enfin la Cour de cassation de Belgique semble plutôt avoir rattaché la théorie de l'abus de droit à la responsabilité civile aquilienne ou contractuelle. L'abus de droit apparait ainsi comme l'usage fautif d'un droit[677].

Le principe de l'abus de droit a une portée générale. Il s'applique de cet effet aux droits-fonctions, pouvoirs du conseil d'administration d'une société, autorité parentale, etc. Mais il s'applique aussi à tous les autres droits

---

[675] La notion de faute aquilienne a fait l'objet de multiples définitions doctrinales. On a parlé d'Acte illicite ou de violation d'une obligation préexistante. M. CORNELIS a mis en lumière que toute faute quasi-délictuelle comporte trois (3) éléments constitutifs : l'existence d'une imputabilité qui constitue en réalité la trace ou le résidu d'un élément moral ; la méconnaissance d'une norme générale de prudence et la prévisibilité du dommage, encore que l'on puisse discuter, enseignait le professeur FORIERS Paul Alain, du point de savoir si cet élément n'est pas intimement lié à l'idée de violation de la norme générale de prudence. Voy., FORIERS, (. A) *Cours de droit des obligations*, fascicule, ULB, Bruxelles, 2011/2012, p. 40-41.

[676] Article 1104 du Code civil

[677] FORIERS Paul Alain, *cours de droit des obligations*, ULB, 2011/2012, fascicule, p. 155, n° 863.

subjectifs, sauf à titre tout à fait exceptionnel dans le cas des droits discrétionnaires[678].

Les critères classiques de l'abus de droit sont les suivants :

1) Exercice d'un droit dans le seul but de nuire à autrui.
2) Exercice d'un droit sans intérêt aucun pour soi, mais en causant du désagrément pour autrui[679].
3) Exercice d'un droit causant un dommage à autrui sans intérêt légitime et suffisant.
4) Disproportion entre l'intérêt procuré au titulaire et le dommage causé.
5) Choix de la manière la plus dommageable d'exercer son droit sans que ce choix présente un intérêt particulier pour le titulaire.

In fine, la sanction normale de l'abus de droit se traduit en principe par la réduction de l'usage du droit à son usage normal : réparation en nature et éventuellement dommage-intérêts (V. p. 324 et 271)

À l'abus de droit, on peut ajouter l'interdiction au destinataire de conserver les marchandises.

II. L'interdiction de conserver la marchandise refusée :

On rappelle que la responsabilité de la conservation jusqu'à la restitution incombe au transporteur. Mais, le problème du destinataire commence quand la marchandise a été déchargée dans son entrepôt. Imaginons qu'il était absent et que suivant ses instructions, le gardien ouvre au transporteur qui décharge. De son retour, il trouve la marchandise ne répondant pas à sa demande et souhaite la retourner au vendeur-expéditeur. Pour éviter tout souci, il peut conserver la marchandise à risque et péril, mais il doit veiller, en bon père de famille, sur la marchandise dans son état, avant de la renvoyer ou que le transporteur vienne la chercher selon le contrat.

Abordons maintenant le refus du transporteur de la marchandise.

---

[678] La catégorie des droits purement discrétionnaire s'est toutefois rétrécie au point, qu'on a l'impression qu'elle a disparu. Reste peut-être le droit de refuser ou d'accepter une succession, de déshériter un héritier non réservataire, etc.….

[679] Ce critère est intimement lié au premier critère. Il témoigne le plus souvent d'une intention de nuire.

SECTION II Le refus du transporteur de livrer la marchandise:

Dans certaines conditions, le transporteur peut, en amont, refuser de transporter la marchandise (§I), ou à l'arrivée, refuser de livrer la marchandise au destinataire (§II)

§ I. Le droit de refuser de prendre le chargement :

En cas de contentieux à propos d'une marchandise endommagée, c'est le transporteur qui tomberait, à moins qu'il prouve que le dommage est survenu avant le déplacement, ou une faute imputable au transporteur, ou bien un cas de force majeure ou bien un vice propre de la marchandise[680]. C'est pourquoi, il réalise certaines vérifications non seulement sur la marchandise qu'il prend en charge, mais aussi sur la manière dont a été réalisé le chargement. On a vu que ce droit de vérification reconnu par l'Acte uniforme, les contrats types, la CMR, les RU-CIM, etc., se traduit par la faculté d'émettre des réserves sur les documents de transport, au pire, refuser de prendre le chargement.

Plusieurs raisons peuvent justifier ce refus. On résume à la liberté contractuelle (I), et l'interdiction de surcharge (II).

I. Au nom de la liberté contractuelle :

Comme tout transporteur, la liberté d'appréciation de la marchandise profite au transporteur routier[681]. La liberté contractuelle nous semble l'essence même du contrat : la liberté de négociation, fruit de l'accord mutuel, quoi de plus beau ? Le contrat de transport étant un contrat consensuel, la conclusion des contrats est dominée par les principes de liberté. Puisque la volonté des parties est toute puissante, il n'est pas nécessaire de respecter certaines formalités pour que le contrat soit valable. Il suffit la rencontre d'une offre et d'une acceptation pour former le contrat de transport. Cette condition n'est pas

---

[680] On l'a vu plus haut, v. p. 134 et s.

[681] "Cela n'a pas toujours été le cas, en mode ferroviaire. C'est ainsi que la SNCF était tenue d'accepter tous les envois. Cette sujétion a cependant été atténuée fortement avec le cahier des charges du 23 décembre 1871, précisant que si l'ensemble des services offerts doit être mise en œuvre selon les principes du service public, l'acheminement des marchandises n'est réalisé que dans la « limite de ses possibilités techniques », (art. 20, al. 1er) ; Dans les RU-CIM, les compagnies de transport ferroviaire étaient inscrits sur la liste des lignes CIM, elles étaient tenues d'accepter les marchandises offertes au transport et de les transporter aux conditions fixées par les RU-CIM. En 1980, cette obligation de transporter a été limitée au trafic par wagon complet et avec les nouvelles RU-CIM, version 1999, cette obligation a été entièrement supprimée, compte tenu de la libéralisation du transport ferroviaire et de sa contractualisation (*idem* dans le transport fluvial). Ce qui vaut dans l'ordre international doit valoir aussi dans l'ordre interne" ; dans ce sens, BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 384, n° 418.

discutée en mode routier, malgré les expressions de l'art. 2 (d) « la lettre de voiture constate le contrat… », et L. 132 du Code de commerce : « la lettre de voiture forme un contrat… » ; Il n'a jamais été considéré ainsi par la jurisprudence à notre connaissance.

Mise en lumière par les professeurs Philippe DELEBECQUE, et Frédéric-Jérôme PANSIER, la liberté contractuelle revêt deux (2) aspects :

1er aspect : la liberté de contracter ou de ne pas contracter : on ne peut forcer quelqu'un à s'engager dans un contrat : l'offre du transport routier émane en général de la publicité qu'il fait de son activité. Le transporteur restant libre toutefois de contracter ou non, si l'offre est imprécise, ne s'appliquant pas à un objet bien déterminé. Il peut aussi refuser l'exécution d'un transport qu'il estime ne pas pouvoir mener à bien[682]. À l'image du droit français[683], et international, l'Acte uniforme[684], prévoit la possibilité pour le transporteur de refuser de prendre en charge la marchandise si l'expéditeur refuse, par exemple, de remédier à une défectuosité du chargement de nature à compromettre la sécurité de la circulation, ou la conservation de la marchandise (on reviendra sur ce point ci-dessous).

2ème aspect : La liberté contractuelle signifie aussi qu'on est libre de déterminer le contenu du contrat ; ce sont les parties qui modèlent leur contrat : elles sont libres de choisir tel ou tel « vêtement juridique », de passer un contrat de vente, de transport, etc. Elles ont le droit d'aménager, en leur guise, sous réserve de respecter les éléments essentiels, et l'obligation fondamentale du contrat[685], et aussi l'ordre public[686]. Cependant, la liberté des parties reste le premier de ces éléments essentiels et les obligations qu'il postule doivent avoir pour objet une prestation possible et déterminée ou déterminable[687]. Cette liberté d'appréciation trouve aussi une assiette dans l'article 1103 du Code civil (ex 1134) : « Les convention légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faits ». Elle se traduit, dans son principe, par la liberté des

---

[682] Cass. Com., 3 oct. 1989, *Bull. civ*. IV, n° 246.

[683] Contrat type général, art. 7-2

[684] Art. 8-3

[685] On ne peut éliminer toute obligation dans un contrat.

[686]Code civil, art. 1162

[687]V. DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., LexisNexis, 2018, p. 41

contractants à aménager leur contrat à leur guise, obligations et responsabilité, sous réserve de l'ordre public et les bonnes mœurs. C'est ainsi qu'en matière maritime, la liberté contractuelle fut mise en cause par l'épopée de la clause de négligence de connaissement. En effet, dès 1889 les juges américains la considèrent, nulle et sans effet, parce qu'elle est contraire à l'ordre public[688]. Cette clause de négligence, basée fondamentalement sur la théorie de la liberté contractuelle, et très prisée pendant un certain temps, avait pour but d'exonérer l'armateur des fautes et négligence de ses préposés, malgré le fret payé[689]. Aussi, la protection du plus faible dans le contrat peut s'opposer à la liberté contractuelle. C'est le cas lorsqu'on doit préserver l'équilibre des intérêts des contractants.

En conséquence, il n'y a pas d'obligation de transporter. Après présentation de la marchandise, le transporteur peut valablement refuser la prise en charge de ladite marchandise lorsqu'il estime par exemple qu'elle ne pourra pas supporter le voyage[690]. Aussi bien que le transporteur des personnes a droit de débarquer de son véhicule, le passager qui ne respecte pas une certaine discipline pour assurer le confort et la sécurité de tous, le transporteur des marchandises a droit de décharger de son véhicule, les produits qui sont dangereux pour les autres éléments du voyage[691] : on appelle cela, obligation de sécurité du transporteur. Au demeurant, ces obligations de discipline qui pèsent sur le voyageur sont d'origine légale ou conventionnelle notamment en matière de transport par autocar où chaque entreprise de transport édicte sa propre règle de discipline ou de consignes de sécurité[692]. La loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 sur la prévention et la lutte contre l'incivilité, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs contient une série de mesures d'ordre général relatives

---

[688]HOU Wei, *La liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises : l'exemple du contrat volume soumis aux règles de Rotterdam*, préface Philippe DELEBECQUE, PUAM, 2013, p. 29.

[689] Depuis le Harter Act britannique de 1893, la liberté contractuelle dans le connaissement a été limitée pour éviter l'abus de la clause de négligence en prenant en compte, la protection des intérêts des chargeurs. Désormais, cette limitation est suivie par les législations ultérieures en matière du transport maritime, notamment par les Règles de la Haye.

[690] Cass. Com. 15 févr. 1982*, BT* 1982, 182.

[691]Acte uniforme, art. 8

[692] BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des Transport*, 2ème éd., *op cit*, p. 411, n° 465

à la sécurité des usagers et des personnels [693] et d'ordre plus particulier relativement à la police du transport ferroviaire[694]. C'est ainsi que les agents de sécurité SNCF et Régie Autonome des Transports Parisiens[695]sont, chacun à qui lui concerne, de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service.

Par ailleurs, en matière de transport aérien, le passager est soumis à l'autorité du commandant[696]de bord qui, conformément à l'article L.6522-3 du Code des transports a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers qui peut présenter un danger pour la sécurité ou le bon ordre à bord d'un aéronef. Ce même pouvoir, lui est reconnu en cas de danger pour la santé ou salubrité à bord de l'appareil. La même prérogative, transposable en matière routière, peut être exercée si la menace émane d'une partie du chargement [697]. Cela est autant vrai dans la mesure où, « l'obligation de sécurité »[698], bâtie par la Cour de cassation dès le début du XXème siècle et qui consiste à conduire sain et sauf un voyageur ou une marchandise à destination a été rangée dans la catégorie des obligations de résultat à la charge du transporteur. Dès lors, le seul fait de ne pas conduire la marchandise telle que chargée, constitue une inexécution contractuelle permettant de démontrer la négligence ou l'imprudence du transporteur. Toutefois, il peut se libérer de la présomption de responsabilité qui pèse sur lui en rapportant la preuve que le dommage résulte d'un cas de force majeure ou d'une faute de la victime[699]. Le transporteur répond aux dommages causés, pendant le transport, aux passagers par le fait d'un tiers[700].

---

[693] Voy. C. trans., art. L. 1632-1

[694] C. trans., art., L. 2241-1 et s.(pour les PV, police, les agents RATP, SNCF, les contrôleurs ou les agents de sureté ferroviaire…); art. L.2251-1 et s. (service interne de sécurité).

[695] RATP pour métro, tram, et bus

[696] Le commandant de bord est celui qui assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée du vol et qui est responsable de l'exécution de la mission. C. trans., art. L. 6522-2

[697]Voy. BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des Transport*, 2ème éd., *op. cit*, p. 411, n° 465

[698] BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des Transport*, 2ème éd., *op. cit*, p. 425, n° 490 et s.

[699] La jurisprudence admet *in fine*, que la faute de la victime vienne exonérer partiellement le transporteur. (Civ. 1ère, 16 avr. 2015, *D.* 2015, 1137, note MAZEAUD ; égal. Civ., 2ème, 3 mars 2016, n° 15-12.217, *D.*, 2016, 766 Avant elle refusait tout partage de responsabilité : "Le transporteur tenu d'une obligation de sécurité de résultat

À l'international, des dispositions similaires sont prévues. Ainsi, aux termes de l'article 11-1 CVR, le transporteur est responsable du préjudice causé au voyageur [701] par un accident en relation avec le transport et pendant ce transport, ce qui inclut l'entrée et la sortie du véhicule, le temps de transport et le temps de chargement des bagages. Au regard de la RU-CIV (1999), l'article 26.1 dispose que le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire, survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, mais aussi lorsqu'il monte ou descend[702].

En plus, compte tenu de la liberté de transporter ou de ne pas transporter, le transporteur ne peut accepter d'autres marchandises s'il arrive au poids autorisé selon son véhicule.

II. Au nom de l'interdiction de surcharge :

Nous verrons le régime juridique (A), puis sanctions et justifications (B).

A. Régime juridique :

Les véhicules de transport doivent satisfaire, à la construction, à des normes réglementaires, pour des raisons de sécurité *lato sensu*. Ces normes concernent toutes les caractéristiques des véhicules et sont relatives à leur utilisation, à la puissance des moteurs, aux dispositifs de direction, au freinage des véhicules, aux feux-brouillard, etc., et dans chacun de ces domaines, il existe au moins une réglementation spécifique. Nous n'allons pas les évoquer ici. On les trouve notamment dans le Code de la route français, le Règlement n° 14 de l'UEMOA, et les différentes directives européennes.

En effet, sauf pour les convois et transports militaires ou le cas de transports exceptionnels ou « hors normes » visés à l'Article 7 du Règlement n° 14 de l'Union et Économique et Monétaire Ouest Africain (UEMOA) et à l'art. R 433-1 à R. 433-6 du Code de la route français, précisé par l'arrêté du 4 mai

---

envers un voyageur ne peut s'en exonérer partiellement", Civ. 1ère, 13 mars 2008, *Bull. civ.* I, n° 76, *RDC* 2008, 743, note D. MAZEAUD.

[700]Civ., 1ère, 21 nov. 2006, n° 05-10783, *Bull. civ*. I, n° 511, *R. D. Trans.*, févr. 2007, n° 7, p. 22: dans lequel, elle refuse la force majeure.

[701] Décès, blessures ou autre atteintes à l'intégrité physique et mentale.

[702] On retrouve des dispositions similaires en matière de transport aérien : les conventions de Varsovie et de Montréal.

2006, relatif aux transports exceptionnels de marchandises d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque, la charge maximale autorisée à l'essieu (CMAE), le poids total autorisé en charge (PTAC) et le poids total roulant autorisé (PTRA) des véhicules et ensembles des véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des États membres de l'UEMOA sont identiques aux règles européennes, et ne doivent pas dépasser les limites suivantes :

- Longueurs maximales des poids lourds : 12 mètres pour un véhicule à moteur ou une remorque ou semi-remorque (entre le pivot d'attelage et l'arrière), c'est-à-dire un véhicule isolé ; 16,50 mètres pour un véhicule articulé ; 18,75 mètres pour un train routier[703].
- Longueur des trains routiers : 18 mètres[704]à 18,75 mètres[705], et jusqu'à 22,00 mètres [706]. Cependant, certains pays européens ont toutefois autorisé la circulation à l'intérieur de leurs frontières d'Ensembles routiers à Modules Séparables (ou EMS) d'une longueur maximale de 25,25 m[707].
- Largeur maximale des poids lourds : 2,55 mètres, à l'exception des transports frigorifiques, 2,60 mètres, et le transport des véhicules déformés à la suite d'un accident, 3 mètres, 4 mètres pour la zone UEMOA.
- Poids total : en raison de sécurité et la protection des chaussées, la réglementation relative aux poids, est plus complexe car elle concerne à la fois le poids total des véhicules et la charge à l'essieu[708].

---

[703]Voy., Code de la Route français, art. R 312-11 ; la directive européenne 96/53/CE, du Conseil, du 25 juil. 1996

[704] Train double pour transport de voiture

[705] Train routier « véhicule porteur + remorque »

[706] Autre train routier et autre train double

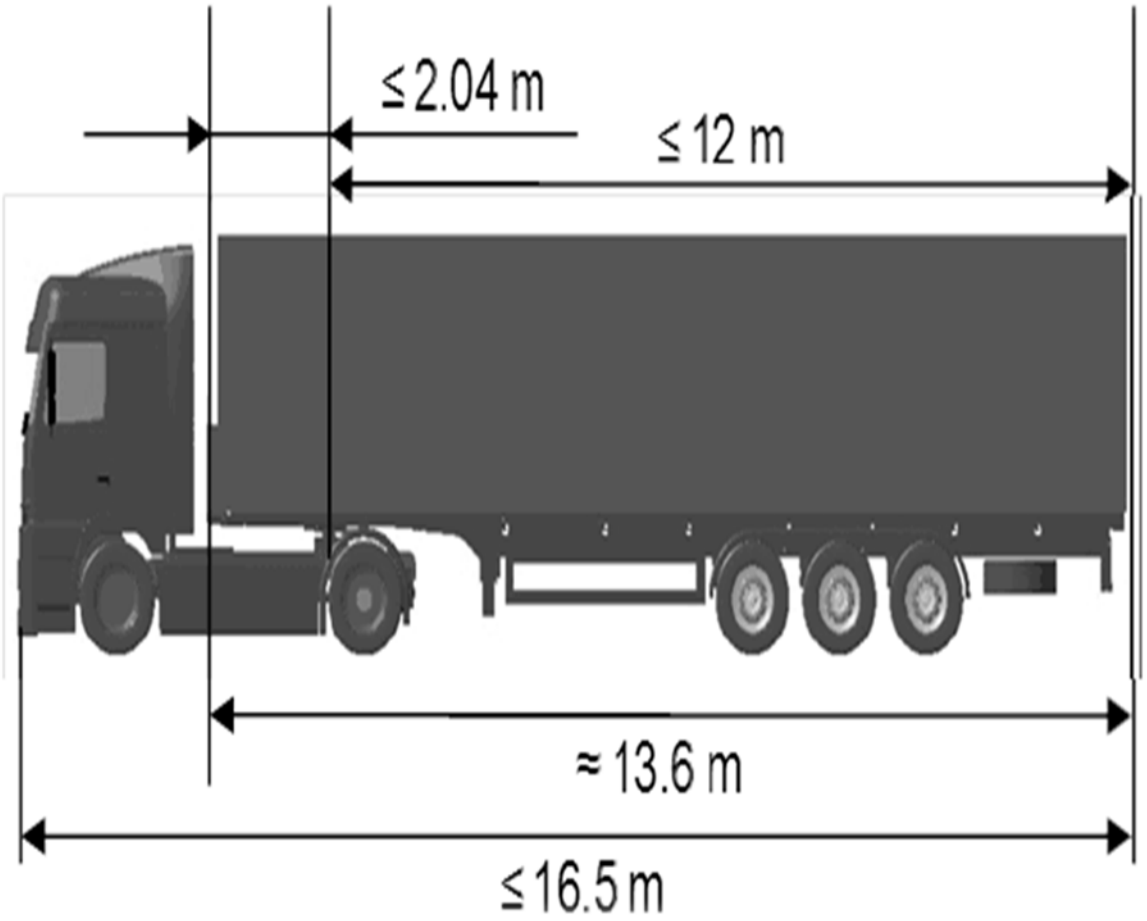
[707] Les gouvernements suédois et finlandais les ont autorisés en 1997. Le ministère néerlandais des transports a lancé en 2000 une expérimentation grandeur réelle avec quelques EMS, étendue progressivement jusqu'à plus de 300 EMS qui circulent sous le régime des transports exceptionnels à autorisation permanente. Des Länder allemands les ont également expérimentés. Le Danemark et la Norvège ont lancé également des expérimentations sur route depuis 2009, et le gouvernement fédéral allemand projette de démarrer une nouvelle expérimentation à partir de 2011. Les pays du Sud de l'Europe quant à eux sont plutôt hostiles à ce type de véhicules ou n'ont pas exprimé de réel intérêt pour réaliser une expérimentation sur leur territoire ; sur ce point, voy. *Rapport du Groupe de travail OEET, sur « Véhicules routiers de grande longueur 25,25 m »*, déc. 2010.

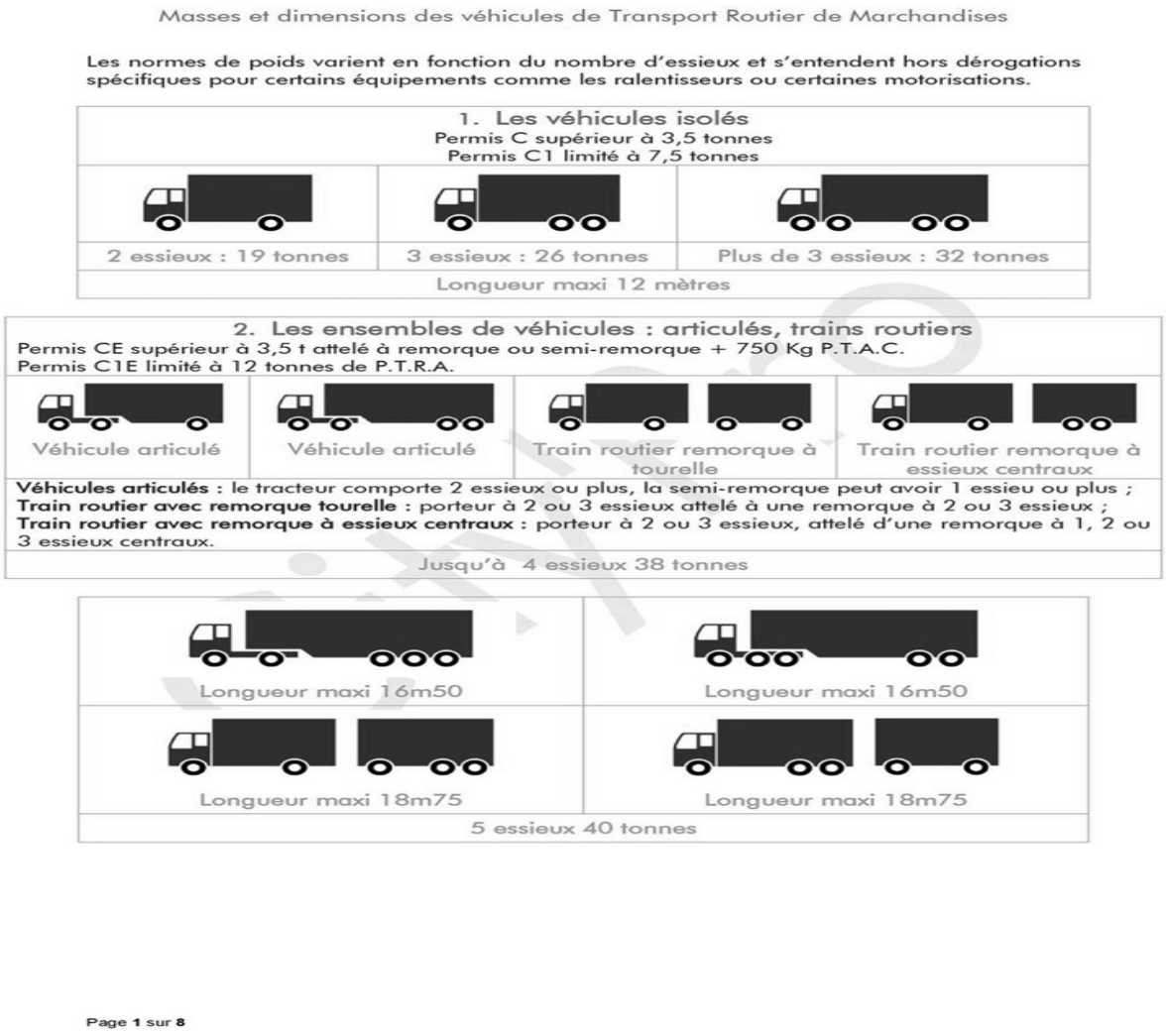
[708] Pour plus de précision, du poids total, limites françaises et européennes de charge à l'essieu, voy. BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 114, n°131 et s. ; également, Règlement n° 14 de l'UEMOA, 2005.

Le poids Total Autorisé en Charge (PTAC) des véhicules et le poids Total Roulant Autorisé des ensembles de véhicules (PTRA), sont limités, suivant le nombre et la répartition des essieux :

Véhicules isolés	Nombre d'essieux	PTAC (UE)	PTAC (UEMOA)
Camion ou remorque	2	19 tonnes	18 tonnes
Camion ou remorque	3	26 tonnes	26 tonnes ou 24 t.
Camion	4 ou plus	32 tonnes	31 tonnes
Ensembles	**Nombre d'essieux**	**PTRA (UE)**	**PTRA (UEMOA)**
Ensembles articulés	4	38 tonnes	38 tonnes
Ensembles remorques	5	44 tonnes	44 tonnes
Ensembles remorques	6 et plus	44 tonnes	51 tonnes

Image 1 à titre d'illustration


≤ 2.04 m
≤ 12 m
≈ 13.6 m
≤ 16.5 m



Masses et dimensions des véhicules de Transport Routier de Marchandises

Les normes de poids varient en fonction du nombre d'essieux et s'entendent hors dérogations spécifiques pour certains équipements comme les ralentisseurs ou certaines motorisations.

1. Les véhicules isolés
Permis C supérieur à 3,5 tonnes
Permis C1 limité à 7,5 tonnes

2 essieux : 19 tonnes | 3 essieux : 26 tonnes | Plus de 3 essieux : 32 tonnes

Longueur maxi 12 mètres

2. Les ensembles de véhicules : articulés, trains routiers
Permis CE supérieur à 3,5 t attelé à remorque ou semi-remorque + 750 Kg P.T.A.C.
Permis C1E limité à 12 tonnes de P.T.R.A.

Véhicule articulé | Véhicule articulé | Train routier remorque à tourelle | Train routier remorque à essieux centraux

Véhicules articulés : le tracteur comporte 2 essieux ou plus, la semi-remorque peut avoir 1 essieu ou plus ;
Train routier avec remorque tourelle : porteur à 2 ou 3 essieux attelé à une remorque à 2 ou 3 essieux ;
Train routier avec remorque à essieux centraux : porteur à 2 ou 3 essieux, attelé d'une remorque à 1, 2 ou 3 essieux centraux.

Jusqu'à 4 essieux 38 tonnes

Longueur maxi 16m50 | Longueur maxi 16m50

Longueur maxi 18m75 | Longueur maxi 18m75

5 essieux 40 tonnes

Page 1 sur 8

Image 2 à titre d'illustration.

B. Sanctions et Justifications :

Aux termes de l'article 14 §5-a du Règlement n°14, « Toute infraction aux normes de gabarit résultant exclusivement du chargement du véhicule est sanctionnée d'une amende de cent mille (100 000) francs CFA, à la charge de l'exploitant du véhicule ». À cela s'ajoute, l'amende pour surcharge en poids du véhicule. Ainsi, toute surcharge constatée au-delà des limites réglementaires du poids total en charge du véhicule ou de l'ensemble de véhicule est passible d'une amende calculée sur la base de

- vingt mille (20 000) francs CFA par tonne de surcharge pour un transport national,
- soixante mille (60 000) francs CFA par tonne de surcharge pour un transport inter États.

Une tolérance de cinq pour cent (5%) du poids total en charge est cependant accordée pour tenir compte de la marge de fiabilité du matériel de pesage. Nonobstant l'acquittement des amendes encourues, l'exploitant du véhicule est tenu de faire décharger l'excédent de chargement du véhicule et/ou de réaménager le chargement du véhicule afin de ramener sa charge et son gabarit dans les limites autorisées. Le transporteur assume seul, l'ensemble des frais de l'opération (déchargement, entreposage, sécurité, etc.) et en règle, toute la responsabilité[709].

En France, l'article R 312-2 du Code de la route indique quelles sont les sanctions auxquelles s'expose un transporteur ne respectant pas les normes de poids total ou de charge à l'essieu. Le décret n° 2011-368 du 4 avril 2011 relatif aux sanctions applicables à certaines infractions du Code de la route et modifiant le décret n° 2009-780 du 23 juin 2009 relatif au transport de bois ronds a introduit une progressivité : pour tout véhicule de PTAC ou PTRA inferieur ou égal à 3.5 tonnes, l'amende est celle des contraventions de quatrième classe, mais elle est prononcée autant de fois qu'il y a de tranches de dépassement de 0,5 tonne. *Idem* pour les véhicules supérieurs à 3,5 tonnes, mais le seuil déclenchant l'augmentation du nombre des amendes est de 1 tonne. Pour le dépassement de la charge à l'essieu, le seuil est de 0,3 tonne.

L'article R 312-2 prévoit également qu'en cas de dépassement du poids autorisé supérieur à 5%, l'immobilisation du véhicule puisse être ordonnée par les personnels chargés du contrôle sur route, jusqu'au déchargement partiel du surplus.

Cette sanction de taille et la complexité de la réglementation peuvent s'expliquer par la nécessaire sécurité et la protection des chaussées, car la dégradation des chaussées est plus que proportionnelle au poids des véhicules qui les empruntent[710]. Le phénomène de surcharge représentait par exemple en 2012, une perte de 27 à 29 milliards de FCFA sur la valeur du patrimoine routier du Mali. Rien qu'en 2018, un besoin de plus de 98 milliards de francs CFA a été réclamé par le ministère de l'Équipement et du Désenclavement,

[709]Règlement n° 14 UEMOA, art. 14

[710] Sur la capacité de dégradation, voy., BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, Précis, Dalloz, 2ème éd., *op. cit.* , p. 113, n°130

pour mettre le réseau routier en bon état[711]. Pour dire jusqu'à combien, la surcharge peut coûter cher à aux contribuables.

Au demeurant, du fait de l'application des mesures de lutte contre la surcharge, le taux moyen de surcharge des véhicules sur les deux (2) principaux corridors de ravitaillement du Mali (Dakar-Bamako et Abidjan-Bamako) est passé de 70% en 2009 à moins de 30% en 2014.

À la suite de notre enquête, on s'aperçoit que parmi les contraintes du transport routier malien, outre les problèmes d'entretien courant du réseau routier et le manque de ressources pour financer l'entretien périodique ; l'occupation anarchique des emprises des routes ; l'insuffisance d'une méthode précise de gestion routière et de programmation des travaux d'entretien routier ; l'inexistence d'un mécanisme adéquat pour la formation des PME en matière d'entretien routier ; la vétusté du parc des matériels des PME évoluant dans le cadre de l'entretien routier ; l'insuffisance du contrôle et de la pénalisation des surcharges constitue des facteurs de dégradations précoces des routes[712] (V. démonstration en annexe 2 bis).

À notre modeste avis, pour rattraper le train du progrès, les États africains dans leur globalité, doivent continuer à lutter de manière ferme contre la surcharge des véhicules en se conformant à la règlementation nationale et communautaire et en renforçant les mesures de sensibilisation des opérateurs de transport routier, tout en augmentant les actions de répression en cas de non-respect des dispositions règlementaires. Aussi, ils doivent améliorer et adapter la réglementation, mais surtout assurer le contrôle effectif et homogène de son application. Une augmentation des exigences en termes de professionnalisme et de respect de la réglementation doit s'accompagner d'actions visant à aider les opérateurs du secteur à se professionnaliser et à rentrer dans un cadre d'exercice formel de leurs activités. Les transporteurs et tous les autres acteurs du secteur routier doivent investir en faveur du respect des dispositions notamment du Règlement n°14 et la préservation du réseau routier.

---

[711] Il faut reconnaitre une contre performance évidente, car l'année 2017 a été marqué par l'entretien de seulement 7300 km contre 9200 km en 2016. Celle-ci s'explique par l'insuffisance des ressources financières destinées à l'entretien routier. Pour plus d'illustration sur ce sujet, voy. Réunion annuelle des services des routes du 27 au 28 Novembre 2017 « Infrastructures », *La Revue trimestrielle du Ministère de l'Équipement et du Désenclavement*, n°004, Décembre 2017, Bamako, p. 17.

[712] Au Mali, les coûts additionnels causés par les « tracasseries » sont estimés entre 6 et 10% du coût d'acheminement des marchandises.

Ceux-ci étant, le transporteur peut se permettre dans un certain nombre de conditions, de refuser de livrer les marchandises au destinataire.

§ II. Le droit de refuser de livrer :

Enlever la cargaison à l'arrivée c'est aussi à la fois un droit et un devoir[713]. Du point de vue de ses droits, le transporteur ne pourrait s'opposer au droit du destinataire d'enlever la marchandise si et seulement si il satisfait à toutes les conditions exigées notamment le règlement du prix[714]s'il est stipulé payable en port dû [715]; émettre des réserves à la réception de la cargaison quel que soit l'empressement du transporteur ; droit de refuser le contrat ; droit de refuser de prendre livraison après avoir accepté en vertu de l'article 16 §2 de l'Acte uniforme correspondant à l'article 20 § 1 de la CMR.

Le refus de livraison est autant plus intéressant dans la mesure où, les juges sanctionnent sévèrement le transporteur imprudent, négligeant, ou paresseux qui livre la marchandise à un destinataire autre que celui qui en a droit.

Le transporteur doit donc se refuser de donner les marchandises à un faux destinataire (I) ou à un tiers (II).

I. Interdiction de livrer à un faux destinataire :

Il est constant, qu'il n'y a point de livraison si la marchandise a été retirée par un faux destinataire[716]. C'est ainsi qu'a été jugé fautivement négligent et ne pouvant se prévaloir de la limitation de responsabilité, un transporteur ayant livré les marchandises sans se soucier de la qualité et de l'identité de la personne à qui, il les a remises et qui ne pouvait même pas indiquer l'endroit exact où il les a livrées, tandis qu'il ne peut pas prouver que la description donnée dans la note d'envoi, telle qu'elle est reprise dans la lettre de voiture,

---

[713] DIALLO Khalil Ibrahima, « Étude de l'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandise par routes », *ohadata*, *D*, 05-08, p. 19 et s.

[714] Art. 13 -3 dispose que : « avant de prendre livraison de la marchandise, le destinataire est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture ».

[715] Pour la qualité du destinataire, voy., TGI Strasbourg, 24-11-2006, SA Dreyfus International c./ SAS Schenker, *BTL*, 2007, 127

[716]CA Paris, 5ème ch., A, 29-11-2000, SA Adnet c./ Sté service Trans Europe, *BTL,* 2000, 880.

était inexacte ou insuffisante pour lui permettre de rechercher l'identité du destinataire[717].

Les règles élémentaires de prudence nécessitent que le transporteur au moins vérifie l'identité du destinataire ou, le cas échéant, le mandat du réceptionnaire accrédité. Dans ce sens, commet une faute le transporteur qui livre sans s'assurer de la véritable identité du réceptionnaire, cela même si celui-ci paie le prix et signe le bon de livraison[718]. Ce point est délicat et pousse à se demander sur la validité d'une clause contractuelle qui autorise le livreur à remettre le colis à un tiers, par exemple en cas d'indisponibilité du destinataire. Dans un arrêt du 13 février 2009 décortiqué par M. DELEBECQUE et DELPECH, dans lequel la Cour de cassation s'est prononcée en défaveur d'une clause figurant dans les conditions générales d'un transporteur aérien prévoyant que les envois doivent être en principe livrés à l'adresse du destinataire, mais autorisant cependant le transporteur (Fedex) à délivrer la marchandise à une autre personne que celle qui est mentionnée sur la LTA. Aurait-on imaginé qu'une telle clause, si habituelle et si pratique, aurait eu les honneurs d'un arrêt de la Cour de cassation ? se demande M. DELEBECQUE, car il y a quelques années encore, pareille stipulation serait passée inaperçue[719]. La clause a été considérée comme nulle, dans la mesure où elle tiendrait à exonérer le transporteur de sa responsabilité[720].

En l'espèce, « Fedex », messager bien connu, avait été chargé par la société « EGP » de livrer au départ de Cannes à destination de Londres trois caisses de grands vins. L'un des bordereaux d'expédition mentionnait comme destinataire « La Gageure », 14 B Atherden road, un restaurant-bar de Londres, sans donner toutefois le nom d'un préposé ni celui d'un représentant légal. Le transporteur remit bien les caisses à l'adresse indiquée à Londres, étant toutefois précisé qu'à cette adresse aucun restaurant n'était exploité. Entre-temps, les marchandises avaient été réglées par carte bancaire, mais

---

[717] (Belgique) Hof Van Beroe TZ Antwerpenn 9-3-1998, Jugetra International nv, Jugetrabvbavb Europese Goederen en Reisbagage Verzekerings-maatschappijnv, *DET* 1998. 707.

[718] Dans ce sens, Paris, 18 juin 1982, *BTL*, 1983, 209 ; également, cass. Com., 12 déc. 1989 *Dr eur. Trans.*, 1991, 359, qualifiant de faute lourde la négligence du transporteur.

[719] DELEBECQUE Philippe, « le transporteur peut-il encore compter sur ses conditions générales ? » *D.* 2009, p. 1308

[720] Cass. Com., 13 févr. 2009, DELEBECQUE Philippe, « le transporteur peut-il encore compter sur ses conditions générales ? » *D.* 2009, p. 1308 ; egalement, *D.* 2009, 1308, obs., DELPECH.

dans des conditions qui s'avérèrent frauduleuses : les sommes, un temps créditées sur le compte de « EGP », venderesse, avaient été, après la livraison de la marchandise, débitées de son compte par sa banque. D'où une plainte pour escroquerie contre X et la société Fedex. D'où également une mise en cause de la responsabilité civile de Fedex pour avoir effectué des livraisons à des adresses où les destinataires étaient inconnus, ce qui sera vérifié par un huissier dépêché en Angleterre. L'affaire n'était pas anodine, EGP ayant réclamé au transporteur une somme de 110 000 € à titre de dommages-intérêts. La Cour d'appel avait décidé que la clause par laquelle Fedex se réserve le droit de remettre à une personne autre que celle qui se trouve désignée sur la LTA n'était pas illicite. Selon les magistrats de la cour de Versailles, la clause visait à définir la nature et l'étendue des prestations auxquelles le transporteur s'engage vis-à-vis de son donneur d'ordre. Ne portant que sur les obligations des parties, ce que rien ne prohibe, la clause était donc parfaitement valable.

En l'espèce, la clause donnant au transporteur le droit de livrer la marchandise à quelqu'un d'autre que le destinataire mentionné sur la LTA vise bien à préciser les obligations du transporteur ou plus exactement, à alléger ces obligations en donnant au transporteur une faculté : livrer au destinataire ou, à défaut, à la personne la plus proche. Tenant à la manière d'assurer la délivrance de la marchandise, la clause s'analyse comme une clause de dispense jouant sur le seul contenu du contrat. Ainsi Fedex, en livrant la marchandise à quelqu'un d'autre que le restaurant en cause, n'aurait-elle manqué à aucune de ses obligations ? demande encore le professeur DELEBECQUE, puisque, précisément, le contrat lui accordait cette faculté.

La chambre commerciale de la Cour de cassation n'a pas voulu l'admettre. Dans un attendu particulièrement catégorique, la haute juridiction condamne sans appel la clause censée protéger le transporteur. Cette clause, est-il dit, « tend » à une exonération de responsabilité. Or, l'article 23 de la Convention de Varsovie prévoit la nullité de toute clause qui « tend à exonérer le transporteur de sa responsabilité ». Donc, la clause dont Fedex entend se prévaloir est bien frappée de nullité, d'une nullité partielle, croit-on pouvoir ajouter, mais d'une nullité, si l'on ose dire, d'« ordre public ». Voilà les rédacteurs des conditions générales renvoyés à leur copie, se moque l’auteur, qui les plaint, car

beaucoup de travail les attend, si ce n'est qu'on imagine mal ce qu'ils pourraient désormais faire, à part paraphraser les textes[721].

La cour d'appel semble confondre la « validité d'une clause » et sa « parfaite efficacité »[722]. Ce n'est pas parce qu'une clause est valable qu'elle doit s'appliquer systématiquement. Sa mise en œuvre est subordonnée aux exigences de la bonne foi contractuelle. Le transporteur ne saurait se désintéresser de la marchandise qu'il délivre à l'issue de l'opération dont il a la direction. Remettre la marchandise à un préposé du destinataire ou à l'un de ses représentants est certainement acceptable. La remettre à un tiers sans aucune qualité ne l'est sans doute pas.

La jurisprudence exige donc l'effort nécessaire de retrouver le vrai destinataire, même si l'adresse est inexacte, mais que son site soit suffisamment bien signalé. Dans un pareil cas, la Cour d'appel de Metz a sanctionné un transporteur, qui a établi seul la lettre de voiture CMR, et dont la mauvaise rédaction était à l'origine de l'erreur, de la perte totale à l'égard du destinataire véritable. Il fut condamné a remboursé la valeur de la marchandise (prix d'achat), sans pouvoir prétendre au prix de transport, et sans qu'il soit question de limiter la réparation[723]. La Cour rejette les motifs selon lequel l'adresse était inexacte et que l'expéditeur n'a pas réagi du fait que le transporteur ait livré à une autre société. Également, ne peut prétendre à l'exonération, un transporteur qui livre à un faux destinataire dont il n'a pas vérifié le numéro de passeport alors que les instructions reçues du donneur d'ordre lui en faisant expressément l'obligation[724].

Il faut reconnaitre que le faux destinataire s'assimile à un tiers. Mais la jurisprudence emploie distinctement les deux (2) termes, raison pour laquelle, nous étudions le cas du tiers à part (II).

---

[721] Voy. DELEBECQUE Philippe, « le transporteur peut-il encore compter sur ses conditions générales ? » *D.* 2009, p. 1308.

[722] « La clause dispensant le transporteur aérien de remettre la marchandise au destinataire identifié dans la lettre de transport n'est qu'une clause aménageant les prestations du transporteur dont la validité ne doit faire aucun doute ». *Idem.* DELEBECQUE Philippe, « le transporteur peut-il encore compter sur ses conditions générales ? » *D.* 2009, p. 1308 ; Les textes du droit des transports, à l'exemple de l'article L. 133-1 du code de commerce, ne condamnent, en principe, que les clauses relatives à la responsabilité, sans affecter les clauses dont l'objet n'est que d'aménager les obligations des parties.

[723] Metz, ch. 3, 21 févr. 2013, *BTL*, 2013, 179

[724] CA Reims, 17 janv. 2001, Sté Zlinska Dopravni c./Axa Glogal Risks, *BTL*, 2002, p. 90.

II. **Interdiction de livrer à un tiers** :

Dans le même sens, le transporteur est fautivement responsable de la remise imprudente et peut être disqualifié de la protection de limitation de responsabilité, s'il livre à un tiers[725]. Pour conséquence, il engage au plus fort sa responsabilité, lorsqu'il livre la marchandise à un tiers, sans en référer aux instructions de l'expéditeur. Pour la Cour de cassation, commet ainsi une faute lourde, le transporteur qui livre la marchandise à un tiers, s'étant avéré un escroc, sur les seules instructions de ce dernier sans se référer à l'expéditeur. La sanction sera pareille pour un commissionnaire garant de son substitut, qui ne suit pas le transport de bout en bout et qui n'avise pas, le destinataire de la bonne fin de celui-ci[726].

En revanche, la question a été posée de savoir si le destinataire est inexistant à l'adresse de livraison indiquée, faut-il tenir le transporteur responsable d'absence de livraison ?

Évidement non, le transporteur qui ne livre pas à un destinataire inexistant ou à un faux destinataire ne commet pas une faute ; car l'expéditeur a l'obligation d'indiquer sur l'envoi le nom, l'adresse, le numéro de téléphone, le courriel le cas échéant, toutes les formations utiles à trouver le destinataire. Il répond de toute inexactitude et le transporteur n'est pas tenu de vérifier l'exactitude de ses mentions[727]. Un jugement du TI de Marseille, retient cette thèse. Selon ce tribunal, n'étant pas tenu de vérifier l'identité du destinataire à l'adresse et au nom duquel le colis a été remis, le transporteur n'engage pas sa responsabilité cantonnée par ses conditions générales, aux pertes, avaries ou l'absence de livraison[728]. À l'espèce, à la suite d'une transaction sur internet, un particulier vend un ordinateur portable à l'usage d'une dame, et charge Chronopost du transport avec souscription d'une assurance. Impayé, l'expéditeur apprend que la destinataire est inconnue à l'adresse indiquée. Devant le refus d'indemnisation, il assigne le transporteur qui appelle son sous-traitant devant le même tribunal. Statuant au fond, le tribunal écarte, la responsabilité du transporteur qui, ayant livré le colis à l'adresse et au lieu indiqué, « n'était pas

---

[725] (Belgique) Hof Van Beroe TZ Antwerpenn 9-3-1998, Jugetra International nv, Jugetrabvbav. B Europese Goederenen Reisbagage Verzekerings-maatschappijnv, *DET* 1998. 707.

[726]Cass com., 22 janv. 2013, *BTL*, 2013, p. 63.

[727] Valable à l'international, Ohada et le droit français, Article 09 de la loi cadre version de 1999 et la nouvelle mouture, en vigueur depuis le 1 mai 2017. Il n'a jamais été exigé de vérifier l'identité du destinataire.

[728] TI Marseille, 31 janv. 2018, Picca c/ Chronopost ; *BTL*, n°3679, 26 févr. 2018, p. 110.

tenu de vérifier l'identité de la destinataire »[729]. La responsabilité du transporteur ne pouvant pas être engagée à l'espèce qu'en cas de perte, dommage ou non livraison, alors que la remise était intervenue, l'expéditeur est débouté.

Au demeurant, ne commet pas non plus de faute, le transporteur qui par crainte, de livrer à un faux destinataire, refuse de livrer au client. De toute manière, de même que la remise de colis au gardien d'un site inter-entreprises, et non au destinataire indiqué, ainsi que l'absence de signature et de cachet commercial constituent un manquement, le refus de remettre au client la marchandise qui lui était destinée constitue « un manquement injustifié à des obligations » mais n'est pas suffisant pour caractériser une faute grave[730]. Pourtant, en l'absence d'acceptation téméraire d'un risque et de conscience de la probabilité du dommage, il ne s'assimile pas à une faute inexcusable, les lieux, sécurisés par une barrière, étant connus de l'opérateur dont il n'est pas établi qu'il était au courant de la nature de l'envoi[731]. En revanche, commet une faute inexcusable, le transporteur qui, chargé d'acheminer la marchandise en Allemagne, la livre en Italie à un tiers sans mentionner le changement sur la lettre de voiture, ni aviser préalablement l'expéditeur ou le destinataire[732].

Nous voilà au terme de notre titre I. Il faut l'achever par l'impossible estimation du temps de trajet, pourtant obligatoire dans le système de l'article 32 de la LOTI. En effet, il exige, sous peine de nullité, que le contrat de transport mentionne l'estimation des temps nécessaires à la réalisation des prestations ainsi que le montant de rémunération du transporteur en cas de dépassement des durées prévues et, le cas échéant, celui des pénalités en cas de retard qui lui serait imputables (titre II). Contrairement à la France, un tel mécanisme n'existe pas au Mali. On ne pourra pas non plus exiger comme prévu dans l'article 32 de la LOTI, parce que c'est simplement impossible, en raison du mauvais état des routes ; Dans tous les pays membres de l'OHADA, on sait quand on va démarrer, mais jamais quand est ce qu'on va arriver à destination. Les coûts additionnels causés par les tracasseries sont estimés

---

[729] TI Marseille, 31 janv. 2018, Picca c/ Chronopost.

[730] CA Toulouse, 15 déc. 2017, n° 15/05190.

[731] CA Paris, Pôle 5, ch. 5, 13 sept. 2018, n° 17/01129, Tech Data France c/ Chronopost ; jugement déféré, T. com. Paris, 30 nove. 2016 ; *BTL*, n° 3705, 24 sept. 2018, p. 523.

[732]CA Montpellier, 2ème ch., 17 juil. 2018, n° 16/02768, *Euromed Logistica Transporti c.* / X ; Jugement déféré, T. Perpignan, 13 oct. 2015 ; *BTL*, n° 3701, 30 juil. 2018, p. 459.

entre 6 et 10% du coût d'acheminement des marchandises pour le Mali. À notre avis, l'insécurité et l'état de l'infrastructure, en sont pour beaucoup. En effet, on l'a vu le réseau routier classé praticable dans ce pays compte seulement 4621 liaisons totalisant un linéaire de 89.024 km²[733]. En 2014, seuls 21 681 km étaient aménagés et bénéficiaient plus ou moins d'un entretien régulier. Cet investissement représentait un patrimoine d'environ 2 200 milliards de FCFA[734] ; Des 5694 km de routes revêtues, seuls 3164 Km sont en « bon état », soit 55, 6%, et 1238 km de mauvais état, soit 21,7%[735]. Au demeurant, on estime aujourd'hui à cinq (5) jours, le trajet Dakar-Bamako, principale route d'importation de 1332 km, soit 266,4 km seulement par jour. Le mauvais état général du réseau routier s'explique par un déficit d'entretien chronique et les effets de la surcharge des véhicules de transport.

[733] La Loi n° 05-041 du 22 juillet 2005, portant principe de classement des routes et le Décret n° 05-431/P-RM du 30 septembre 2005, portant classement des routes et fixant l'itinéraire et le kilométrage des routes classées définissent le réseau routier classé du Mali.

[734] Ce chiffre a progressé, le capital routier malien était estimé à 950 milliards en 2007 dont plus de 50% pour les routes revêtues, voy. : *Contribution de la délégation malienne à la réunion d'experts sur la coopération régionale sur le transport en transit* : « solutions pour les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit, l'expérience du Mali », Genève (Suisse) du 27 au 28 septembre 2007, p. 3.

[735] Voy. Mali « Politique Nationale des Transport, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) », juillet 2015.

TITRE II. LA PRESTATION FINANCIERE :

Pour protéger le transporteur, le législateur a encadré le prix des transports, avec le risque d'empiéter dans la liberté contractuelle. Cette dernière, colonne vertébrale du contrat qu'on vient de voir (p. 169), se voit tacler dans la volonté des pouvoirs publics d'imposer aux parties la détermination du prix du transport. L'intervention se justifie par la nécessaire protection des transporteurs en leur assurant une « juste rémunération » en contre partie de leur prestation, ou le risque qu'ils prennent. Elle vise également à protéger la concurrence, et d'interdire les pratiques tarifaires qui pourraient mettre en danger la sécurité du transport, donc la sûreté nationale.

Le domaine du transport fait partie des éléments de sureté nationale, et il est normal qu'un État soucieux de sa sécurité ne le prend pas à la légère. Il touche notamment, la sécurité routière, à la protection de l'environnement, la protection des infrastructures de transport, à la croissance économique, au progrès scientifique et technologique, la cohésion sociale, l'emploi, etc.[736]. Il reste le seul domaine non inquiété par la révolution informatique et technologique et sa vague brutale et radicale de bouleversement. Quoi qu'on fasse, le développement de l'internet, se traduira nécessairement avec le développement de transport. C'est tout le sens, de nouveaux services de livraison plus rapides, les entreprises de transport, de vendeurs en ligne et de bureau de postes (Chronopost par exemple) ; c'est le cas aussi des nouveaux acteurs de l'économie collaborative, comme le covoiturage, le cocolis, uber, etc. Intégré par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015, dans le Code des transports français, le covoiturage se définit [737] « comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 »[738]. L'Acte

[736] Voy., la vitalié du transport routier, p. 15 et s.

[737] Code de commerce français, article 3132.

[738] C'est dire, que l'interlocuteur (genres blablacar, Uberpo, en général des plateformes web), n'est pas un auxiliaire de transport, encore moins un commissionnaire). Dans ce sens, le Conseil constitutionnel a confirmé dans un arrêt du 22 septembre 2015, n° 2015-484 *QPC,* la constitutionnalité de l'incrimination prévue à l'article L. 3214-13 du Code des transports qui vise ceux qui organisent la mise en relation de clients avec des conducteurs non professionnels qui se livrent à des transports à titre onéreux. Sur l'incidence du caractère onéreux au regard de la qualification de contrat de transport, voy., cass., 1ère, 6 avril, 1994, n° 91-20.047. Sous l'article L. 3124-13, commentaires, du Code des transports. Pr Philippe DELEBECQUE a laissé dans la *Rev. Énergie-Environnement-Infrastructures* (2015, n° 82, l'illégalité du service Uber confirmée par le conseil constitutionnel), une communication très intéressante.

uniforme de l'OHADA ignore ce mécanisme car n'étant pas un contrat de transport entre professionnels.

Le but du présent titre n'est pas d'analyser la liberté du prix dans les transports. Nous savons que le législateur est intervenu en la matière, pour restreindre la liberté des prix, afin de liquider certains abus et de favoriser le « juste prix ». Pour cohérence, les raisons de cette prise de position, sont également exclues de notre sujet.

Nous présenterons les contours de l'encadrement du prix du déplacement, d'abord par le paiement du prix (sous titre I), puis par les garanties de paiement du prix (sous titre II).

SOUS TITRE I. LE PAIEMENT DU PRIX DE TRANSPORT :

On a prévenu que la livraison ouvre automatiquement droit à l'encaissement du frais de port. Le prix est supporté dans sa globalité par celui qui commande la prestation, sauf clause désignant une autre personne par exemple le destinataire comme débiteur du prix. Pour palier l'équilibre rompue par un empêchement au transport ou à la livraison, en plus du prix proprement parlé, il arrive que l'ayant droit paie plus que convenu. On parlera de la juste rémunération du transporteur. Le présent sous titre a pour but d'analyser les contours du « juste prix » prôné à l'article L. 1431-1 du Code des transports français ; il tentera de préciser l'obligation d'exécution du prix convenu, les conditions de validité d'un tel prix, l'exigence de la fameuse « juste rémunération » du prestataire en lui assurant la couverture du « coût réel » du service effectivement rendu afin d'éviter, sans doute, d'un coté la faillite du transporteur et de l'autre coté la continuité du service public. Nous n'entrerons pas dans les discussions sur la débition du prix de transport et des autres frais, sur le point de savoir qui doit supporter le paiement, sachant, que la lettre de voiture peut convenir, le cas échéant, « les frais que l'expéditeur prend à sa charge »[739], ou s'ils ne sont pas acquittés par l'expéditeur au départ, « avant de prendre livraison, le destinataire est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture »[740].

Au-delà de cette disposition, plane deux (2) problématiques : premièrement qu'est ce que la juste rémunération et pourquoi ? Deuxièmement qu'appelle-t-on coût réel du transport ?

Nous répondrons par deux chapitres. D'abord sur l'exécution du prix contractuel (chapitre I) pour finir avec l'exécution d'un autre prix que celui-ci (chapitre II).

[739]Acte uniforme, art. 4-2,b) ; CMR, 6-2

[740]Acte uniforme, art. 13-3

CHAPITRE I. Le paiement du prix convenu :

Le prix de transport est la contrepartie de la prestation du transporteur. Il représente la rémunération de ce dernier pour le service qu'il a rendu. Le transporteur est payé au prix de sa valeur. Il en sort clairement ainsi à l'article 6 de la LOTI : « Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité »[741]. En principe, pour faire mienne la phrase de M. BOBONGO « le prix du transport ne se calcule pas ni de façon forfaitaire ou arbitraire, ni même de façon abstraite »[742]; celui-ci doit comprendre nécessairement, d'une part, le remboursement des dépenses engagées par le transporteur pour la réalisation de l'opération, ce qui ne constitue aucun profit, et d'autre part le bénéfice de la prestation[743].

Le prix convenu est la facture à payer. Cela ne doit pas être entendu à l'exigence d'une facture matérielle. Les complications peuvent apparaitre quand le transporteur réclame sa paie, l'expéditeur exigeant parfois une facture. Le contrat de transport étant commercial, la preuve de son existence et de son contenu est libre. Il suffit d'établir que le prix convenu était X francs pour acter la créance. Si en pratique, l'inobservation de la facturation peut coûter cher, aucun texte réglementaire, à notre connaissance, n'exige sa présence. Seul le vieil article L. 132-9 du Code de commerce parle encore du « prix de la voiture » qui doit figurer sur la lettre de voiture mais il n'a rien d'impératif. Sa mention n'a donc qu'une valeur probatoire quand le document est signé de l'expéditeur et du voiturier. Au fait, si la Cour de cassation a pu, un moment, subordonner l'action directe à son inscription sur le document, elle a donné au texte une portée qu'il ne possède pas[744]. Quand le prix est indiqué, la lettre de voiture fait foi de l'accord des parties.

Est-on arrivé au moment d'étudier le régime du juste prix (section I) et la façon dont il est déterminé (section II).

---

[741]LOTI, art. 6

[742] BOBONGO Louis Chrysos*, Le prix dans le contrat de transport de marchandises*, thèse, Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2016, p. 195

[743] BOBONGO Louis Chrysos*, Le prix dans le contrat de transport de marchandises*, thèse, Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2016, p. 194

[744] TILCHE Marie, « Lettre de voiture= facture ? », *BTL*, n° 3595, 18 juin 2018, p. 359

SECTION I : Le régime juridique:

Les différentes réglementations, exigent de plein droit la « juste rémunération » du transporteur, comportant les charges du déplacement de la prise en charge à la livraison définitive, y compris celles de carburant nécessaires pour la réalisation de l'opération et leur variation au moyen du principe révision du prix[745]. En optant ainsi, la volonté du législateur n'est pas seulement que le transporteur de marchandises soit payé, mais qu'il soit payé à sa juste valeur. C'est pourquoi l'obligation qui en découle doit sentir le souci d'équilibre du législateur qui veut garantir d'une part, la pérennité des entreprises du transport, quant à la compétitivité et à la productivité et d'autre part, réguler le marché.

La notion du « prix juste » provient des diverses réglementations (§ I. Sources de l'obligation) et se compose d'un certain nombre d'éléments obligatoires (§ II. Le contenu du principe).

§ I. Les sources du juste prix:

L'obligation de paiement du prix du transport puise sa source dans le contrat (I), et la loi (II).

I. Source conventionnelle :

La première source du paiement du prix est la lettre de voiture. Celle-ci oblige le cocontractant du transporteur à assumer sa part de responsabilité lorsque l'obligation de déplacement a été assurée en bonne et due forme. Elle découle une responsabilité contractuelle de payer le prix à la charge de l'ayant droit de la marchandise : principale, accessoire et toutes les dépenses qui ont permises de réaliser le transport.

D'une certaine hypothèse, il pourrait découler une obligation extracontractuelle de payer le prix du transport qui pèse sur ceux qui ont bénéficiés des services du transporteur. On s'y aventurera pas plus loin.

II. Sources légales :

La volonté du législateur de faire payer les prestations du transporteur de marchandises est exprimée dans l'Acte uniforme boitant le pas de la CMR et RU-CIM. En effet, pour l'Acte uniforme et la CMR : sauf stipulation contraire

[745] En ce sens, Code du transp., article L 3221-1 et s.

les créances résultant de la lettre de voiture est payable par l'expéditeur ou le commissionnaire avant la livraison[746]. À défaut, « le destinataire qui se prévaut des droits qui lui sont accordés au paragraphe 1 du présent article (demander la livraison) est tenu de payer les créances résultant de la lettre de voiture »[747]. Il en est de même de l'article 10 §2 des nouvelles RU-CIM (version 1999) qui précise que : « lorsqu'en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire et que le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits (livraison de la marchandise), ni modifier le contrat de transport, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais ». Le terme « reste tenu » consacre sans ambigüité l'obligation de payer le prix du transport de marchandises.

Par ailleurs, il faut reconnaitre qu'au Mali par exemple, dans le cas du transport en transit, les conventions de la CEDEAO demeurent la base de coopération : - la convention de transports routiers inter-états (TIE) ; - la convention de transit routier inter-états (TRIE) ; - la convention de la carte brune d'assurance. Les pays de la CEDEAO appliquent ces conventions partiellement. Mais ces dernières années l'UEMOA a fait de l'application de la convention TRIE une priorité.

En transport intérieur français, la volonté du législateur de faire payer les prestations du transporteur routier de marchandises est exprimée notamment par les dispositions des contrats types 2 qui sont applicables à défaut de convention particulière entre les parties. Les articles 17 et 18 du contrat type général sont consacrés à la rémunération du prix du transport *stricto sensu* et des prestations annexes et complémentaires ainsi qu'aux modalités de paiement. De la sorte, même si les parties au contrat de transport des marchandises ne prévoient rien dans le cadre des obligations relatives au prix de transport, les dispositions du contrat type s'appliquent de plein droit, et par conséquent les cocontractants du transporteur sont obligés de le payer. Aussi, le Code de commerce par son art. L. 132-8 faisant de l'expéditeur et du destinataire « garants du paiement du prix de transport »[748], consacre l'obligation de payer le prix qui pèse sur les cocontractants du transporteur. Cette disposition étant d'ordre public, toute clause contraire est réputée non écrite.

---

[746] Acte uniforme, art. 15-1

[747] CMR, art.13-2; l'Acte uniforme, art. 13-4

[748] *Idem* l'article 15 de l'Acte uniforme qui préfère pour commodité parler du « donneur d'ordre ».

C'est justement en transport routier de marchandises qu'il faut relever le plus, comment le législateur impose le paiement du prix de transport. En effet, de la LOTI à la loi du 5 janv. 2006 en passant par la loi de 1995, la loi Gayssot et les Contrats types, le législateur exige que le transporteur soit payé de sa prestation.

Déjà la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) inclut dans les mentions qui doivent figurer dans tout contrat de transport public de marchandises, les obligations relatives au prix du transport. L'article 8. II, al. 1 dispose, expressément ceci : « Tout contrat de transport public de marchandises ou tout contrat relatif au déménagement doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport ou du déménagement, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur, du déménageur, du destinataire, et le prix du transport ou du déménagement ainsi que celui des prestations accessoires prévues ».

Ensuite la loi du 1er fév. 1995 applicable en matière du transport routier de marchandises – dite « loi sécurité et modernisation », prévoit un dispositif destiné à assurer la juste rémunération du transporteur en précisant, ses éléments de base et les révisions dues à l'évolution des charges de transport[749]. Ces dispositions sont reconnues d'ordre public.

§ II. L'équilibre du prix de transport:

Le transporteur a droit à une juste rémunération, on l'a écrit[750]; cela interdit la pratique des prix inférieurs au coût de la prestation qui ne permettent pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires du transporteur, et pénalise, par le même coup, les transports à perte[751].

---

[749] Art. 24, modifié par loi n° 2008-1425, du 27 déc. 2008

[750] Article L. 1431-1 Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

[751] Sur ce point voy. BOBONGO Louis Chrysos*, Le prix dans le contrat de transport de marchandises*, thèse, *op cit*, 2016.

I. L'élément du juste prix :

Le prix de transport englobera, d'une part, tout ce que le transporteur est amené à supporter pour le déplacement du convoi et d'autre part interdit le transport à perte.

Sur le 1er point, l'élément déterminant des articles L.3221-1, L.3221-2, L.3221-3 du Code des transports français, est la « juste rémunération » des « couts réels » des « prestations effectivement accomplies » par le transporteur et ses préposés. Elle doit contenir à peine d'amende, la charge des réglementations notamment en matière sociale et de sécurité, entre autres, l'intégralité des prestations accomplies par le transporteur ainsi que le temps nécessaire à leur réalisation[752], le type de véhicule utilisé, de ses équipements, de la nature de la marchandise, de son poids, de son volume, du nombre de colis, de la distance du transport, des délais d'acheminement, de la relation assurée, des caractéristiques du trafic, des sujétions particulières de circulation, de la durée de mise à disposition du véhicule et de l'équipage, plus généralement des coûts engendrés par la prestation demandée, ainsi que de la qualité du service rendu[753], le prix du carburant nécessaire en parlant des variations significatives des charges de l'entreprise de transport[754], la valeur de la marchandise[755], les amortissements ou loyers des véhicules, les frais de route des conducteurs, les péages, les frais documentaires plus la rémunération du chef d'entreprise pour les EURL[756].

Une deuxième couche légale s'ajoute avec les articles L.3222-1 et suivant du Code des transports qui, d'une part, consacrent le mécanisme de la répercussion gazole, et de l'autre, reprennent la feue loi Bosson du 1er février 1995[757].

---

[752] L'article 24 de la loi du 1er février 1995

[753] Contrat Type Général, l'article 17 alinéa 2

[754] Contrat Type Général, l'article 17 alinéa 3

[755] Acte uniforme, article 17 alinéa 4

[756] Sur ce point, TILCHE Marie, « frais de transport à qui les imputer », *BTL*, n° 3666 du 13 novembre 2017, p. 654,

[757] La rémunération de l'immobilisation dont parlait déjà la LOTI et des prestations annexes.

Au même titre, les frais liés aux diligences du transporteur doivent lui être remboursés. L'article 3222-4 prévoit la rémunération systématique des prestations annexes.

Sur le second point, le juste prix s'oppose également au « transport à perte », c'est-à-dire le fait pour un transport d'accepter un contrat sous estimé, à un prix déraisonnablement bas. Toujours dans le but d'assurer au transporteur une juste rétribution, la loi du 5 juillet 1996[758], relative au développement et à la promotion de l'artisanat [759] pénalise les transports à perte, qui consiste concrètement dans le fait pour certains acteurs économiques dont les transporteurs routiers de marchandises : d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas, de couvrir les charges entrainées par les obligations légales et réglementaires visées notamment, en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburant et d'entretien, les timbres fiscaux, etc.

Dans le même souci d'équilibre et de juste rémunération du transporteur, le Mali a imposé en 2005 des « tarifs de référence » en matière de transport routier de marchandises ; Ils s'oscillent entre 32 et 36 F CFA la TKM[760]. Ils se présentent comme:

- Marchandises solides : 32,65 F CFA la tonne - kilométrique ;
- Hydrocarbures : le 35 F CFA mètre cube kilométrique[761].

Dans la pratique, les prix sont libres et varient selon les principaux corridors : le corridor ivoirien par le port d'Abidjan ; - le corridor sénégalais par le port de Dakar ; - le corridor togolais par le port de Lomé ; - le corridor guinéen par le port de Conakry ; - le corridor mauritanien par le port de Nouakchott ; - le corridor ghanéen par le port de Tema. C'est ainsi que, fort de 47% des importations d'hydrocarbures, le Sénégal passe en tête, la Côte d'Ivoire 2ème corridor d'importations avec 42% et le Togo, 3ème avec 11%[762]. Aujourd'hui,

---

[758]Voy., *JO*, 6 juil. 1996, p. 10199

[759]Modifiée par l'ord. n° 2000-916, 19 sept. 2000, *JO*, 22 sept. 2000 en vigueur le 1er janv. 2002

[760] Tonne KiloMétrique

[761]Voy., La « Contribution de la délégation malienne à la réunion d'experts sur la coopération régionale sur le transport en transit : solutions pour les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit l'expérience du Mali », *Genève* (Suisse) du 27 au 28 septembre 2007.

[762] Voy., « Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement » (PNTITD), MALI, Juillet 2015 ; à noter que ces chiffres ont beaucoup évolué dans le temps. Si le corridor

l'axe Dakar-Bamako se calcule entre 40 F et 45 F CFA ; L'axe Abidjan-Bamako 45 F CFA, le mètre cube kilométrique.

On note enfin que la rentabilité de l'exploitation des véhicules reste fortement liée aux parcours annuels et aux taux de remplissage des véhicules.

II. La sanction d'un prix déséquilibré :

Le non respect de ces réglementations est souvent sanctionné pénalement. Sur la question du débiteur de l'obligation de juste rémunération, en dépit du silence de l'Acte uniforme, c'est bien celui à qui profitent les soins du transporteur qui devra payer. Rappelons qu'il appartient en règle à l'expéditeur de payer le prix du transport et cela avant le départ du convoi. Mais cette règle générale n'est pas impérative ; on a vu qu'il est loisible aux parties de convenir, dans la lettre de voiture, d'un transport en « port dû » visé l'article 15 de l'Acte uniforme.

Afin de respecter ces bases de rémunération, il existe des moyens de contrôle contre tout prix qui ne couvre pas les charges légales ou réglementaires des « couts réels », et des « conditions normales du service ». L'article L. 3242-2 du Code des transports qui en dispose ainsi, sous peine d'amende de 90 000 euros[763] pouvant frapper tout prestataire de transport qui offre ou pratique un prix ne les couvre pas les obligations de l'article L. 3221-1 précité qui donne droit à tout transporteur une rémunération juste sur la base de ses « prestations effectives » et non prévues y compris celles de ses préposés, de la durée totale de disposition du véhicule et son équipage cela à compter du chargement jusqu'au déchargement, le tout compris[764]. Il en résulte dans son calcul, le transporteur doit tenir compte de ces données basiques. On retrouve ces paramètres aux :

---

ivoirien assurait 65,6% du trafic international solide en 1994, le corridor sénégalais 32,5% et Togolais 0,6%, en 2003 le corridor ivoirien ne représentait plus que 17%, le Sénégalais 31%, le Ghana 27%, le Togo 20%, la Guinée 5% et la Mauritanie 1%. Ce basculement du trafic est dû à la crise ivoirienne. En 2006, l'ensemble du trafic se présente comme suit : - corridor Sénégal : 47,3% (dont 36,3% par la route et 11% par les chemins de fer) ; - corridor Côte d'Ivoire : 27% - corridor Ghana : 8% ; - corridor Togo : 7,5% ; - corridor Guinée 2,7% ; - corridor Mauritanie : 0,1% ; - corridor Bénin : 7,5% (source : « Contribution de la délégation malienne à la réunion d'experts sur la coopération régionale sur le transport en transit : solutions pour les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit l'expérience du Mali », *Genève* (Suisse) du 27 au 28 septembre 2007).

[763] Avec responsabilité pénale des personnes morales.

[764] Art. L. 3221-2 Code des transports français.

Article L. 3221-4 du Code des transports concernant les rapports entre professionnels, à l'exclusion des « chargeurs » qui pourraient seulement être poursuivis comme complices.

Article L.3242-3 réprime de 15 000 euros d'amende le contractant du transporteur routier qui ne les respecte pas.

Article L.3242-4, est punie d'une amende de 90 000 €, la méconnaissance pour le donneur d'ordre, des obligations résultant des dispositions de cet article en matière de rémunération des contrats mentionnés à l'article L. 3221-3.

La LOTI va même instaurer un système dans son article 32 ; en effet, elle exige, sous peine de nullité, que le montant de rémunération du transporteur en cas de dépassement des durées prévues, et le cas échéant, celui des pénalités en cas de retard qui lui serait imputables.

L'infraction de transport à perte visée ci-dessus est passible de 90.000 euros d'amende. La loi du 1er fév. 1995, a mis en place, spécialement pour l'assiette de rémunération du transporteur, un système à « double détente » par lequel chacune des parties au contrat de transport élabore un document qui mentionne les prestations attendues[765]et celles qui sont effectuées[766]. Le prix final à payer au transporteur, sera fixé par le rapprochement de ces deux éléments et de la comparaison entre d'une part les prestations attendues et d'autre part, celles qui ont été effectivement réalisées. Le but c'est de permettre une juste rémunération du transporteur.

Contrairement à la France, aucun mécanisme de contrôle n'a été institué dans un État membre de l'OHADA à notre connaissance, et l'Acte uniforme n'en possède moindre trace. Au Mali, aucune sanction ne peut frapper le prestataire de transport qui offre ou pratique un prix ne couvrant pas les charges réelles du déplacement concerné. Il est regrettable qu'il n'existe pas un article similaire au L. 3222-1 du Code des transports dans le droit malien ou en général en droit OHADA. Il serait de trop, si nous plaidons pour l'équivalent de l'article 32 de la LOTI, l'insécurité et le mauvais état du réseau routier l'empêcheraient de triompher.

Il reste à voir la modalité de fixation du prix de transport.

---

[765] Document prévisionnel, dit : « document de cadrage »,…

[766] Document de suivi,…

SECTION II. La détermination d'un prix équilibré :

S'il n'en reste pas moins que la volonté des pouvoirs publics est d'imposer le respect du juste prix, la négociation demeure vivante et libre.

La détermination du prix du transport nous amène à voir l'auteur du prix (§ I) et la problématique de l'indétermination du prix (§ II).

§ I. Qui doit déterminer le prix ?

Les personnes ayant qualité pour déterminer le prix sont, le transporteur et l'expéditeur, dans une certaine mesure le destinataire acheteur, bref les parties au contrat. Mais, juridiquement, mis à part l'article 17 alinéa 4, qui prévoit qu'en cas de déclaration de valeur fait par l'expéditeur, le transporteur a droit à un complément de rémunération, l'AUCTMR ne dit pas un seul mot sur la détermination du prix du transport et les autres frais, ce qui est regrettable. Il se cantonne à l'image de la CMR, sur qui doit payer le prix. Les articles 4 § b) ou 13 § illustrent ces indices.

Au Mali, depuis 1992, tous les tarifs des transports routiers de voyageurs et de marchandises sont libres, nonobstant le tarif de référence mis en place en 2005.

Dans la pratique, les prix de transport sont négociés entre le chargeur et le transporteur conformément à l'article L 410-2 du Code de commerce : « Sauf dans les cas où la loi en dispose autrement, les prix des biens, produits et services (…) sont librement déterminés par le jeu de la concurrence ». Ce texte s'applique sur toutes les activités de production, de distribution et de services et donc aux transports[767].

En revanche, de curieux arrêts, violemment critiqués de la Cour de cassation du 1er décembre 1995 quand bien même pris en assemblée plénière, admettent désormais qu'un seul contractant puisse se réserver le droit de fixer le prix des produits ou des services à venir au sein des contrats-cadre qui structurent juridiquement de nombreux réseaux. Ces arrêts viennent de rompre avec le postulat libéral égalitaire des contractants qui permettent à la jurisprudence antérieure de sanctionner des comportements qui s'en éloignaient. Il suffisait

[767] Dans ce sens, BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*., p. 305, n° 311.

en effet que l'une des parties se réserve le droit de fixer le prix pour que le contrat soit annulé[768].

§ II. Que se passe-t-il si le prix n'est pas déterminé ou déterminable ?

L'indétermination du prix du transport peut être définie comme l'absence d'accord sur le montant précis du prix du transport au moment de la formation du contrat. Ce qui nous intéresse, c'est l'hypothèse où l'expéditeur et le transporteur s'accordent sur le principe d'une prestation payante sans fixer un prix précis. Elle est le contraire de la détermination du prix dans laquelle on trouve « un prix déterminé » ou « déterminable ».

La solution devrait aboutir à la nullité du contrat pour le motif que le prix étant un élément essentiel du contrat et lorsqu'il en manque un tel élément le contrat ne serait pas valable. Après un long moment d'hésitation pendant lequel, la jurisprudence faisait de la détermination du prix une condition de validité des contrats, elle a finalement opéré un revirement et exclut désormais cette exigence de la détermination du prix pour certains contrats. En effet, depuis l'arrêt de l'assemblée plénière de la Cour de cassation du 1er décembre 1995 précité[769], l'indétermination du prix n'affecte pas la validité du contrat. Depuis cet arrêt capable de deviner l'intention des parties, en absence d'accord sur le prix, on admet que les parties ont eu l'intention de se référer au prix habituel pratiqué ou au prix du marché ou plus encore au prix juste ou le prix de référence.

In fine, on retient que le prix du transport est libre, mais tempéré dans la mesure où la loi prévoit le mode de détermination dans le cadre de « juste rémunération » évoquée plus haut, en s'efforçant de protéger le transporteur contre l'acceptation d'un prix dérisoire ou déséquilibré, mais aussi à assurer une saine concurrence dans le secteur, et interdire les pratiques tarifaires qui pourraient affecter la sécurité des opérations de transport. À ce degré d'interdictions, peut-on parler encore de liberté contractuelle ? Négatif à notre avis. Même si c'était le cas, ce sera une liberté surveillée dans la mesure où

---

[768] JAMIN Christophe, « Plaidoyer pour le solidarisme contractuel », in Jacques GHESTIN, *le contrat au début du XXIème siècle*, LGDJ, 2001, p. 460 : « En entérinant la détermination du prix par l'une des parties seulement, la Cour de cassation lui substitue aujourd'hui un « postulat d'inégalité ». Dans le même sens, Thierry REVET, « les apports aux droits de relation de dépendance », in, *La détermination du prix : nouveau enjeux un an après les arrêts de l'assemblée plénière*, ouvr. Collectif sous l'égide du CEDI et de l'université de Montpellier I, Dalloz, coll. Thème et commentaires, 1997, p. 37 et s. spéc. n° 9

[769]Sur ce point, voy. *Bull. civ.* 96, n° 3.

l’on oblige à même l’ayant droit à payer un autre prix supérieur à celui convenu (chapitre II).

CHAPITRE II Le paiement d'un autre prix :

La volonté du législateur d'imposer un réel équilibre dans le prix du transport a conduit, on vient de le voir, à instaurer le respect d'un prix juste en faveur du transport. Le présent chapitre a pour but de développer certains éléments de la « juste rémunération », qui nous paraissent importants. Il permet de mettre en avant le nécessaire équilibre du prix et de conclure *in fine* que la rémunération du transporteur ne peut se dégager qu'une fois connues les différentes charges auxquelles, il est exposé. Pour atteindre les objectifs légaux, les actions de redressement du prix existent, et permettent au transporteur de se faire payer la différence, c'est-à-dire le complément du prix, sauf si les frais engagés sont anormaux ou à sa charge. Ces frais sont généralement revendiqués lorsqu'il apparait dans le jeu, « la preuve d'une cause étrangère au prestataire », qui peut être la faute du transporteur dont lui seul doit répondre.

Ainsi, dans ces hypothèses, le transporteur peut exiger un supplément du prix initialement prévu (Section I). En cas de conflit, cette revendication est nantie par les actions en redressement (Section II).

SECTION I. Le redressement du prix de transport :

Plusieurs hypothèses permettent au transporteur de revoir en hausse le prix du transport. C'est notamment le cas de l'infidélité du donneur d'ordre et la variation du prix du carburant, l'immobilisation des véhicules et de l'équipage, d'un certain nombre de taxes douanières, les prestations annexes ou accessoires.

Nous les classons entre les éléments qui s'apparentent à une correction de la faute du donneur d'ordre (§I) et ceux qui ressemblent aux effets de fait du prince (§II).

§I. Le redressement du prix pour faute du donneur d'ordre :

Ces premiers éléments ressemblent à la correction d'une faute de l'ayant droit. Il s'agit de la déclaration mensongère du donneur d'ordre (I) et l'immobilisation du véhicule du transporteur (II).

I. Pour déclaration mensongère du donneur d'ordre :

L'Acte uniforme dans son article 15-2, énonce clairement cette hypothèse : « Si la marchandise n'est pas de la même nature que celle décrite au contrat, ou si sa valeur est supérieure au montant déclaré, le transporteur peut réclamer

le prix qu'il aurait pu exiger pour ce transport ». Ce passage nous fait penser à une mise en œuvre de la responsabilité du transporteur pour fausse déclaration avec pour sanction explicite, la révision du prix. Partant de là, on n'aurait même pas besoin de l'article 15-2 pour sanctionner l'expéditeur coupable de déclaration mensongère, l'article 4 de l'Acte uniforme[770], ou la bonne foi pouvant suffire.

En effet, la bonne foi implique un certain devoir de coopération entre l'expéditeur et le transporteur. Elle fait obstacle à toute action ou omission d'une contre l'autre, empêchant la bonne exécution du contrat. L'inobservation des obligations d'information de l'expéditeur quant à la nature et la valeur de la marchandise peut justifier la revue à la hausse du prix.

Gardons à l'esprit, que le contrat de transport n'est pas une simple convention qui se limite à fixer les règles entre les parties, il y va de l'intérêt de la société d'où l'obligation de juste rémunération du transporteur. Le transport étant un facteur de développement stratégique durable, socio- économique et un souci de préservation de l'environnement[771], le législateur doit opérer à travers les obligations imposées aux parties et en particulier à l'expéditeur, lors des opérations de transport, de concilier des intérêts individuels et sociaux.

Palliant l'insuffisance de la CMR qui n'aborde pas explicitement le problème de la responsabilité de l'expéditeur en cas de fausses déclarations sur la marchandise, l'Acte uniforme lui en fait une sorte d'affaire personnelle[772]. On l'a vu à travers son article 4, que l'expéditeur a une obligation d'information envers le transporteur concernant la nature de la marchandise, sa valeur, l'emballage, etc. Ainsi, en cas d'inexécution ou d'exécution défectueuse de son obligation d'informer le transporteur, l'expéditeur assume notamment la responsabilité des dommages qui pourraient en résulter[773]. Outre l'emballage des marchandises, aux termes de l'article 8 alinéas 1 et 2 de l'Acte uniforme, l'expéditeur doit fournir au transporteur des informations et instructions

---

[770] Obligation d'information exacte.

[771] Voy, vitalité du transport routier, p. 15

[772] Précisons cependant que la C.M.R. envisage la responsabilité de l'expéditeur envers le transporteur seulement en ce qui concerne les dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ainsi que les frais ayant pour origine le vice d'emballage. Dans ce sens, article 10 CMR ; Voy. AKAM AKAM André, « L'information dans le contrat de transport de marchandises par route : le droit commun des contrats à l'épreuve du droit OHADA », *op. cit.*, p. 34, n° 70

[773] Sur ce point, voy. BOKALLI Victor Emmanuel et COSSI SOSSA Dorothé, ouvrage *op. cit*. p. 67,

nécessaires au transport ; Il est tenu de réparer le préjudice subi par le transporteur ou toute personne aux services de laquelle ce dernier recourt pour l'exécution du contrat de transport, c'est-à-dire ses préposés, mandataires et sous-traitants, lorsque ce préjudice a pour origine « soit le vice propre de la marchandise, soit l'omission, l'insuffisance ou l'inexactitude de ses déclarations ou instructions relatives à la marchandise transportée ». Cette disposition est inspirée de l'article 7 de la CMR. Cet article fait de l'expéditeur comptable de « tous les frais et dommages que supporterait le transporteur en raison de l'inexactitude ou de l'insuffisance de ces mêmes indications mentionnées à la lettre de voiture. L'expression « répond de tous les frais et dommages » induit ici, comme en matière d'emballage, une obligation de résultat à la charge de l'expéditeur[774].

L'AUCTMR décrit les informations et déclarations nécessaires au transport et sont intrinsèques à la nature et la valeur de la marchandise. Nous allons voir la sanction de la nature (A) et de la valeur (B) infidèles de la marchandise.

A. La sanction de la nature infidèle de la marchandise :

L'expéditeur, qui remet au transporteur une marchandise est tenu de lui en faire connaitre préalablement la nature exacte. À défaut, il supporte toutes les conséquences que la fausse déclaration cause au transporteur, sauf le cas où celui-ci ne pouvait ignorer la nature du danger[775]: « L'expéditeur qui remet au transporteur une marchandise dangereuse, sans en avoir fait connaitre au préalable la nature exacte, est **r**esponsable de tout préjudice subi en raison du transport de cette marchandise. Il doit notamment acquitter les frais d'entreposage et les dépenses occasionnées par cette marchandise et en assumer les risques **»**. Le texte fait peser ici sur l'expéditeur, comme en matière d'emballage et d'information, une obligation de résultat voire de sécurité, et un devoir de réparation intégrale[776].

---

[774] Dans ce sens, NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, 2015, p. 91, n° 135. Dans le même sens, TILCHE Marie, « Responsabilité du chargeur : présumée ou à prouver », *in BTL,* 2014, p. 321.

[775]Voy. Lyon, 7 oct. 1976, *BT*, 1977, 84. Également BRUNAT, (L), « Marchandises dangereuses inexactement déclarées », *B.T*., 1978, 424.

[776] NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, *op. cit*., p. 92, n° 137 ; Dans le même sens, RODIERE René, « La CMR : cinquième étude : Les responsabilités », *in BT* 1970, p. 94, n° 60.

La responsabilité de l'expéditeur pourrait être beaucoup plus étendue, s'il s'agit de marchandises dangereuses non déclarées ou inexactement déclarées, et qu'elles aient causées par exemple un incendie ou une explosion[777]. En outre, il faut signaler que les marchandises dangereuses sont exclues du transport soumis à l'AUCTMR [778]. Par marchandise dangereuse, on entend « une marchandise qui, de façon générale, par sa composition ou son état, présente un risque pour l'environnement, la sécurité, ou l'intégrité des personnes ou des biens »[779].

Par ailleurs, l'Acte uniforme dans son article 8 §2 prévoit une autre hypothèse de responsabilité de l'expéditeur que l'on ne retrouve pas dans la CMR : celle provenant du « vice propre » de la marchandise. Cette notion qui est différente de la « nature propre » visée à l'article 17 § 2, d) de l'Acte uniforme et à l'article 17 § 4 d) de la CMR- devra être largement entendue par les tribunaux, si l'on veut, que le texte précité atteigne son but, celui de protéger le transporteur contre les négligences de l'expéditeur. Dans son acceptation étroite connue dans le droit des transports, le vice propre de la marchandise est « le vice inhérent à la nature de la marchandise et de son emballage et qui provoque par lui-même des pertes ou des avaries sans intention extérieure »[780].

B. La sanction de la valeur infidèle de la marchandise :

---

[777]Sur ce point, voy. https://www.memoireonline.com/12/08/1741/La-responsabilite-de-lexpediteur-dans-lActe-uniforme-ohada-relatif-aux-contrats-de-transport.html

[778]Cependant, un auteur remarque à juste titre que si l'AUCTMR pose le principe de l'exclusion des marchandises dangereuses de son champ d'application, il n'envisage pas moins la possibilité d'un transport de marchandises dangereuses soumis à ses dispositions. En réalité, la non application de l'AUCTMR aux marchandises dangereuses est discutable puisque les dispositions de l'article 4 alinéa 1 (e) et l'article 8 alinéa 3 du dit Acte sont contradictoires à celles de l'article 1 alinéa 2. En effet, l'article 4 alinéa 1 (e) précise que la lettre de voiture doit contenir entre autres mentions « la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage et pour les marchandises dangereuses leur dénomination généralement reconnue ». Pour sa part, l'article 8 alinéa 3 prévoit que « l'expéditeur qui remet au transporteur une marchandise dangereuse sans en avoir fait connaître au préalable la nature exacte est responsable de tout préjudice subi en raison du transport de cette marchandise... ». Cette contradiction apparente peut s'expliquer dans la mesure où on peut penser que l'Acte uniforme reconnaît finalement aux parties, fût-ce de manière implicite, la possibilité de déroger à ces dispositions. Il y a là en quelque sorte, la reconnaissance de la liberté contractuelle ». En disposant ainsi, l'article 8 §3 de l'Acte uniforme laisse penser que l'AUCTMR s'applique aux marchandises dangereuses.

[779]Acte uniforme, article 2, f)

[780] Sur ce point, NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, *op. cit*, p. 91, n° 136. Également, HANOTIAU, « Le vice propre et la nature propre de la marchandise : causes d'exonération de responsabilité du transporteur CMR », *in Liber amicorum* Jacques PUTZEYS, Bruylant, 1996, p. 230-241.

Toute déclaration mensongère qui trompe sur la valeur du bien est bannie. En effet, l'expéditeur qui remet au transporteur une marchandise doit lui en aviser préalablement sa valeur exacte. L'expéditeur qui n'en fait pas, enfreint à son obligation de résultat. De ce fait, il se rend « responsable de tout préjudice subi en raison de leur transport »[781]. Le transporteur est exonéré de toute responsabilité pour tout dommage survenu aux marchandises de grande valeur non déclarées, sans pour autant être tenu de démontrer que ce dommage à pour cause la déclaration mensongère de l'expéditeur[782]. Il s'agit d'une innovation de l'Acte uniforme. On ne trouve pas trace d'une pareille disposition dans aucune autre convention internationale.

La jurisprudence sanctionne celui qui ment sur la valeur de sa marchandise. C'est ainsi qu'il a été jugé à Paris que la fausse déclaration de poids à l'origine du dommage, faite de propos délibéré par un commissionnaire de transport figurant sur la lettre de voiture comme expéditeur des marchandises était constitutive de faute lourde le privant de ses plafonds de réparation contractuels[783]. De même, l'expéditeur répondra vis à vis du transporteur de tout frais et dommage (pénalité, amendes, retard, immobilisation du véhicule, etc.), résultant d'une remise au transporteur de marchandises falsifiées ou contrefaites, de quelque nature qu'elles soient.

In fine, un autre problème peut se poser pour équilibrer la balance du juste prix: quel sera le sors du fret déjà perçu au cas où le prix serait excessif par rapport à la valeur déclarée ? Doit-on en déduire, que le prix sera revu à la baisse ? La question n'a guère d'importance dans la mesure où en pratique, il est très rare que le prix soit revu à la baisse après le transport. Par contre, en cas du refus du transport de la marchandise, devant le silence de l'Acte uniforme, il faut admettre que, les relations contractuelles étant prématurément terminées, le transporteur doit normalement restituer le fret à l'expéditeur[784].

À la déclaration mensongère de l'ayant droit, vient à présent, le droit du transporteur au complément du prix pour des prestations légitimes effectuées dans l'intérêt de la marchandise.

---

[781] Acte uniforme, article 8 §4

[782] NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, *op. cit*, p. 95, n° 142.

[783] Paris, 5ème ch., Sect. A, 28 mai 2003, in *BTL*, 2003, 435.

[784] Dans le même sens, NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, *ibid*, p. 96, n° 142.

II. Pour l'immobilisation du véhicule :

De même, le transporteur a droit à un complément du prix en cas d'immobilisation injustifié de son véhicule par le fait de l'ayant droit. Ainsi, le jugement qui rend le destinataire débiteur d'une indemnité en raison du dépassement de la durée légale de chargement ou de déchargement n'a pas méconnu la loi[785]. Dans le même sens, Aix-en-Provence, le 21 juin 2005 : « Il en résulte de l'examen des pièces que le retard prix lors des opérations de chargement et de déchargement a bien été réel ainsi qu'en atteste, d'une part, le disque diagramme du camion lors des opérations de chargement et, d'autre part, les mentions portées par le chauffeur du camion sur la lettre de voiture lors des opérations de déchargement. Ce retard qui a été à l'origine de la perte de près d'une journée justifie incontestablement son indemnisation »[786]. Il appartient donc au donneur d'ordre de faire le nécessaire pour que le véhicule en charge soit libéré à la date prévue par ses soins ou ceux du destinataire, et s'il estime que le jour ne convient pas, il doit en aviser le transporteur afin de convenir d'une autre date. Dans ces circonstances et conformément à l'article 17 du contrat type pour le transport public routier d'objets indivisibles, le donneur, seul responsable, doit être condamné à verser un complément de rémunération pour les frais d'immobilisation des véhicules et de l'équipage[787].

§II. Autres raisons de redressement du prix :

On étudiera le redressement du prix en raison de la variation du prix du carburant (I) et pour le remboursement des prestations annexes et accessoires (II).

I. Pour variation du prix du carburant ou par l'effet de clause gazole :

Cette variation peut être obligatoire par la loi ou par le juge, puisqu'il « appartient au juge de procéder à l'appréciation des circonstances de la cause et de l'importance des services rendus pour fixer le montant de la rémunération du mandataire, à défaut de convention des parties »[788] ; mais on

---

[785] Cass. Com. 6 oct. 1992, *Bull. civ*. IV, n° 299, *RTD* 1993, 366, obs. BOULOC.

[786] Aix-en-Provence, 21 juin 2005, *Bull. Trans. Log.,* 2006, 298, obs. TILCHE.

[787] Dijon, 4 sept. 2007, *RDT*, 2008, n° 140, obs. PAULIN ; *BTL*, 2008, 451, obs. TILCHE.

[788] C. com. 1ère, 23 oct. 1979, *Bull. Civ. I*, n° 252. Sur le pouvoir souverain de contrôle et de révision des juges du fond, v. Réq. 12 déc. 1911, *DP* 1913, 1, 129, note FEUILLOLEY.

s'intéresse uniquement de l'hypothèse de la mise en œuvre d'une clause contractuelle qui prévoyait cela. Dans ce cadre, nous verrons d'abord (A) la clause gazole, puis (B) la révision.

A. Clause gazole :

En principe le prix du contrat de transport n'a pas à être modifié en cas d'évolution ou de transformation du contexte économique, financier, politique ou social[789]. Il en va autrement lorsque le contrat a précisément ouvert cette possibilité, par exemple par une clause d'indexation ou de variation du prix. L'Acte uniforme ne s'oppose pas expressément à cette possibilité. Le Code civil prévoit que le contrat peut être, sous certaines conditions, révisé en cas de changement des circonstances ayant présidé à sa conclusion (art. 1195) et que ces dispositions sont naturellement applicables au contrat de transport, même si elles auront sans doute rarement l'occasion d'être mises en œuvre.

En effet, pour triompher, une clause gazole doit être insérée nécessairement dans le contrat du transport accepté par le donneur d'ordre. À défaut d'un tel accord, le transporteur ne peut pas lui facturer la hausse du carburant[790]. Aussi, les parties doivent identifier les charges du carburant dans le prix du transport. S'ils n'ont pas fait, ce n'est pas grave, le prix du gazole sera celui en vigueur le jour de la commande selon le comité national routier de France. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges du carburant la variation de l'indice gazole publié par le Comité national routier sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation[791].

B. Révision du prix :

Il reste à noter que le droit des transports a fait l'œuvre de pionner en admettant dès 1995 la révision du contrat. En effet, dès cette date, le législateur a introduit une disposition destinée à intégrée les conséquences de la variation du prix du gazole dans le prix du transport.

L'article L. 3222-1 organise désormais la révision de plein droit du prix du transport pour crise pétrolière en ces termes : « Lorsque le contrat de transport

---

[789]Sur ce point, BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 308, n° 319.

[790] Amiens, le 16 avr. 2009, *BTL* 2009, 324, obs. TILCHE

[791] Code des transports, art. 3222-2.

mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour couvrir la variation des charges liée à la variation du coût du carburant entre la date du contrat et la date de réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport ». Une disposition similaire n'existe pas dans l'Acte uniforme.

Sur la prescription, l'action en paiement du complément de surcharge gazole qui découle du contrat de transport est soumise à la prescription annale[792].

Enfin, on notera que, sur la taxe douanière, le prix du transport est également majoré de plein droit des taxes prévues à l'art. 269 à 283 *quater* et 285 *septies* du Code des douanes supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaitre les charges supportées par l'entreprise de transport au titre de ces taxes.

II. Pour prestations annexes ou accessoires:

Une fois de plus, le souci d'adéquation entre les intérêts des parties et l'équilibre dans les relations commerciales ont amené le législateur à exiger un complément de rémunération à toutes les fois que transporteur sera amené à accomplir des prestations complémentaires. Cela relève de la logique dans la mesure où il s'agit d'une prestation supplémentaire. La justice oblige que s'il y ait un complément de revenu quand il y a un complément de travail. Cette somme supplémentaire à la charge du donneur d'ordre ou du destinataire est la rémunération du travail supplémentaire aux opérations de déplacement d'un point A à un point B. Elle ne doit pas se confondre à la rémunération accessoire qui est un frais de transport par destination.

Ce droit fait bénéficier au transporteur contre l'ayant droit de la marchandise, en plus de la créance principale du prix de transport, les frais accessoires, dont on ajoute les surestaries et le prix des prestations annexes. Ces prestations annexes variant selon le mode de transport utilisé, nous élaborons celles du transport routier.

Ceci étant, nous n'étudierons pas les surestaries[793]. Particulièrement répandues dans le contrat d'affrètement, les surestaries sont de plus en plus présentes

[792] Rennes, 9 Août 2011, *RDT*, 2011, n° 171, obs. PAULIN; *BTL*, 2011, 509, obs. TILCHE.

dans le contrat de transport notamment en maritime avec le transport de marchandises par conteneurs et le développement des porte-conteneurs. On parle alors de « surestaries de conteneurs ». En effet, le transporteur maritime, pour assurer le déplacement et la livraison des marchandises qui lui sont confiées en vue du transport, met à la disposition du chargeur ou du destinataire, des conteneurs. Ces conteneurs peuvent être sa propriété ou appartenir à des compagnies maritimes de location de conteneurs qui gèrent les allers-retours de ceux-ci sur les lignes maritimes, ou à des grands commissionnaires de transports[794].

A. Le complément de rémunération au titre des prestations annexes :

En ce qui concerne ces frais, il s'agira de toutes prestations que le transporteur est appelé à faire en plus du déplacement de la marchandise, objet du contrat, pour le compte de ses clients.

En d'autres termes, le transporteur est tenu de livrer la marchandise à destination[795], hormis le déplacement de la marchandise toute autre prestation effectuée à la demande de l'ayant droit ou du destinataire doit être considérée selon la jurisprudence comme un « mandat accessoire » et comme telle donner lieu à une rémunération complémentaire[796]. L'Acte uniforme n'aborde pas « le mandat accessoire », elle se borne à considérer que « le transporteur a droit au remboursement des frais que lui causent sa demande d'instructions et l'exécution des instructions, sauf si ces frais sont la conséquence de sa faute »[797]. C'est au droit français qu'il faut, une nouvelle fois, se tourner ; selon l''article 2-10 du Contrat type général : le mandat accessoire du contrat de transport est « donné par le donneur d'ordre au transporteur qui l'accepte, de se faire remettre concomitamment à la livraison une somme grevant la marchandise ».

---

[793] Les estaries, dans le contrat d'affrètement, se définissent comme le « laps de temps, compté par jour et par heure, pendant lequel le navire est mis gratuitement par la convention des parties ou les usages locaux à la disposition de l'affréteur au voyage pour charger ou décharger la cargaison », G. CORNU, (Association Henri Capitant) ; *Vocabulaire juridique*, 8ème éd., Puf, 2007, p.885

[794] Sur ce sujet, voy. BOBONGO Louis Chrysos*, Le prix dans le contrat de transport de marchandises*, thèse, *op. cit*, p. 205-226.

[795]Acte uniforme, article 16. 1

[796] « Mandat accessoire au contrat de transport qui donne lieu en tant que tel à un complément de rémunération », Cass. com., 10 oct. 1995, n° 93-17, p. 339.

[797] Article art. 12 al. 4).

La prestation annexe peut s'agir par exemple d'une opération de chargement et de déchargement pour les envois supérieurs ou égal à trois (3) tonnes, changement du lieu de chargement ou de déchargement, un Credoc, un frais de dépôt[798], de gardiennage, un refus de livraison ayant entraîné pour lui, des frais de manutention pour les opérations de déchargement ; C'est ainsi que la mise en œuvre d'une « benne basculante permettant de décharger les marchandises est une prestation annexe au sens de l'art L. 3222-4 du Code des transports »[799]. En plus, aujourd'hui, on considère comme prestation annexe, la livraison contre remboursement [800], frais de demande et d'exécution d'instruction[801].

En outre, en matière de transports aérien et maritime des marchandises, le problème est de tout autre :

En mode aérien, en pratique, le problème se pose rarement dans la mesure où la livraison est faite à l'aéroport pour tout le monde. Les redevances aéroportuaires[802] sont payées par le donneur d'ordre sauf stipulation contraire. Dans tous les cas, le destinataire ne peut retirer la marchandise si ces frais ne sont pas payés. Qu'à cela ne tienne, les parties peuvent convenir de ce qu'on appelle les « transports terminaux », c'est-à-dire livraison à domicile ou dans une agence en ville. Dans ce cas, les frais occasionnés par ce déplacement de plus [803], donnent lieu à un remboursement en vertu de la loi de juste rémunération.

En mode maritime, les charges complémentaires qui donnent droit à un remboursement au transporteur sont en principe : le maintien en froid des conteneurs réfrigérés sur le terminal, de traitement de marchandises dangereuses ou de conteneurs particuliers, la manutention d'une grue, d'un

---

[798] Article 12, 5), dispose que lorsque le transporteur est obligé d'assumer la garde de la marchandise, « il a droit à une rémunération raisonnable pour la conservation ou l'entreposage de la marchandise ».

[799] Caen, 8 nov. 2007, n° 05/02821, *RDT*, 2008, n° 69, obs., PAULIN.

[800] Cass. com.,10 oct. 1995, n° 93-17.339, qui considère que la livraison contre remboursement est un mandat accessoire au contrat de transport qui donne lieu en tant que tel à un complément de rémunération

[801] Acte uniforme, article 12, 4)

[802] Pour les redevances aéroportuaires, voy., TILCHE Marie, « Redevances aéroportuaires, davantage de transparence », *BTL* ,1998, p. 833.

[803] Frais de magasinage, chargement et déchargement, rémunération du transporteur routier intervenant entre l'aéroport et le terminal, etc.

portique ou d'une grue flottante, l'empotage ou dépotage de conteneurs, le recyclage de colis consécutif à une défectuosité de l'emballage de l'origine.

Cependant, ces frais se distinguent des frais accessoires.

B. Le complément de rémunération au titre des frais accessoires :

Les frais accessoires, ce sont des frais que normalement l'expéditeur doit engager, en plus du fret, à l'occasion du transport pour faire parvenir la marchandise à destination [804]. Le prix du transport constitue la créance principale et les différentes taxes qui pèsent sur la marchandise en sont l'accessoire. Dans un autre sens, l'accessoire est l'ensemble de ceux sans lesquels le principal ne le sera pas. « L'accessoire suit le principal » selon la théorie du droit civil. Il s'agit précisément des frais engagés en cours de route ou même postérieurement au déchargement dans l'intérêt de marchandises[805].

Cités par M. BOBONGO dans sa thèse précitée, les frais accessoires correspondent à des éléments variables. On y trouve :

- Des frais de transit, frais de dédouanement de la marchandise par le transitaire, frais de présentation de la marchandise en douane par le transitaire portuaire ;
- Des taxes diverses pouvant concernées les péages, des redevances, ou taxes de syndicat professionnel ;
- Des sur-frets ou des taxations spéciales en raison de la qualité des colis. C'est le cas, en effet, lorsque le colis est très encombrant ;
- Des frais engagés par le transporteur en raison de la défectuosité de l'emballage afin de mieux conditionner la marchandise sauf si la défectuosité étant apparente lors de la prise en charge, le transporteur n'avait pas émis de réserves ;
- Les frais de vérification du poids brut ou de la quantité exprimée de la marchandise lorsque cette vérification a été exigée par l'expéditeur ;

---

[804] Dans la pratique, c'est le transporteur qui ne serait pas « banquier de ses clients » selon le professeur MERCADAL, doit ou non avancer ces frais accessoires pose problème. Pour cet auteur le transporteur n'est pas obligé de payer ses frais car n'étant pas le banquier ; (dans ce sens, Barthélémy MERCADAL, Droit des transports terrestres et aériens, *D.* 1996, 191, n° 349). Par ce que l'expéditeur n'est pas sur le lieu de paiement, et par ce que ces frais ne sont pas prévisibles, force est de reconnaitre que le transporteur les paie en avance s'ils se présentent à charge pour l'ayant droit de lui rembourser la facture après et seulement le frais déboursé, pas de bénéfice ou intérêt.

[805] Cass. com., 17 nov.2009, Sté Geotrans c/ China Global Lines LTD, *Juris Data* n° 2009050376. Cet arrêt est entièrement reproduit dans la *R.D.trans.* 2010, n° 1, p. 22-23 avec une note de Martin NDENDE.

- Les frais occasionnés par la demande d'instructions ou l'exécution des instructions reçues de celui qui dispose de la marchandise en cas d'empêchement à la livraison ou d'exécution du contrat dans les conditions autres que celles prévues dans le contrat ;
- Les frais de manutention ou de transbordement
- Au regard de la loi du 6 février 1998, les frais, « d'immobilisation au chargement déchargement, les frais engagés dans l'intérêt de la marchandise, les droits, taxes, frais et amendes de douane liés à une opération.

On note pour terminer cette section que le transporteur a droit au remboursement de tous les frais conventionnels. On trouve cette assise dans l'article 1999 du Code civil : « Le mandant doit rembourser au mandataire les avances et frais que celui-ci a faits pour l'exécution du mandat, et lui payer ses salaires lorsqu'il en a été promis. S'il n'y a aucune faute imputable au mandataire, le mandant ne peut se dispenser de faire ces remboursements et paiement, alors même que l'affaire n'aurait pas réussi, ni faire réduire le montant des frais et avances sous le prétexte qu'ils pouvaient être moindres ». En revanche, aucun frais ne sera remboursé si le transporteur agit par faute, qu'il n'a pas réussi la mission. C'est ainsi qu'il a été jugé qu'un commissionnaire de transport, tenu d'une obligation de résultat, ne peut exiger de son commettant le remboursement des frais consécutifs à sa mission si l'affaire n'a pas réussie[806]. Face au silence de l'Acte uniforme, le transporteur ne devrait avoir droit qu'un remboursement partiel, si la mission n'est exécutée qu'en partie, mais pour un motif au minimum légitime et qu'aucune faute ne peut lui être reprochée[807].

Ceci étant, la marchandise restera grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous ces frais, en vertu de l'article 12-5 de l'Acte uniforme *in fine*.

SECTION II. La garantie du redressement du prix :

En vertu de la juste rémunération du transporteur, la loi met à la disposition de ce dernier une garantie de recouvrement (§I). Toutefois, son exercice peut

[806] C. com. 11 déc. 2007, n° 06618. 192 P : *D*. 2008. *AJ* 82, obs. DELPECH*; ibid. Pan.* 1245, obs. KENFACK

[807] Application en matière du mandat partiellement exécuté ; v. com. 21 déc. 1981, *Bull. civ. IV*, n° 450 ; aussi, voy., le refus de remboursement des frais illégitimes du transporteur, p. 211.

s'atténuer de part et d'autre par les frais illégitimement engagés ou la faute du demandeur (§II).

§ I. L'action en redressement du prix :

Nous mettons en exerce son principe (I) et son contenu (II).

I. Principe :

À la faveur de l'équilibre des relations entre transporteur et donneur d'ordre, l'Acte uniforme dans son article 15 §2[808] à l'image de la CMR, confère au transporteur, une action en redressement du prix convenu afin de réclamer le prix qu'il aurait pu exiger si le donneur d'ordre n'avait pas menti.

Alors, l'action en redressement du prix tend, à remplacer le prix payé par le prix réellement dû. Le texte ne réserve expressément l'exercice de cette action qu'au voiturier. Mais, il est de fait que le redressement peut aussi être demandé par l'ayant droit, l'usager qui prétendra avoir trop payé[809].

Cependant de telles actions sont rares dans la pratique, le prix étant connu des deux parties[810]. C'est surtout dans les transports ferroviaires, remarque un auteur, que les actions en redressement de fret se présentent souvent parce que les tarifs sont dans ce domaine, si complexes et les usagers si mal renseignés sur les possibilités qui s'offrent à eux qu'ils ne s'aperçoivent, qu'après coup, qu'ils auraient pu obtenir, à meilleur compte, le service qu'ils escomptaient du chemin de fer[811]. Lorsque ces actions sont intentées par le chemin de fer, qui réclame un complément de prix, on leur donne le nom d' « actions en redressement de taxe ». En revanche, quand ce sont les usagers qui prennent l'initiative de telles actions, on les appelle les « actions en détaxe »[812].

---

[808] Article 15 § 2 « Si la marchandise n'est pas de la même nature que celle décrite au contrat ou si sa valeur est supérieure au montant déclaré, le transporteur peut réclamer le prix qu'il aurait pu exiger pour ce transport »

[809] Dans ce sens, RODIERE *Transports terrestre et aériens*, p. 546, n° 488

[810] Le contrat de transport étant le paradigme du contrat d'adhésion. Ce propos est moitié vrai dans la mesure où en transport aérien, ou ferroviaire, le prix du billet est fixé par le transporteur sans discussion possible ; C'est à prendre ou à laisser. En matière routière, le propos doit être un peu nuancé, en tout cas dans le contexte africain. Ici, le prix est fixé par les transporteurs sous l'angle « d'un prix de référence » fixé par le gouvernement. Mais dans la pratique, il est négocié entre l'expéditeur et le transporteur, en pleine liberté dans la mesure où aucun mécanisme de contrôle n'existe pour contrôler le respect du prix de référence.

[811] NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, *op. cit*, p. 143

[812] Sur ce sujet, voy. RODIERE René, *Transports terrestres et aériens*, *op. cit*. p. 546-447, n° 488 et 489.

II. Le contenu de l'action:

Voyons (A) le pouvoir souverain du juge, puis (B) la prescription de l'action.

A. Le pouvoir souverain du juge:

À défaut d'une clause contractuelle, ou que la clause n'est pas applicable, il appartient au juge de procéder à l'appréciation des circonstances de la cause et de l'importance des services rendus pour fixer le montant de la rémunération[813]. Dans ce sens, en réduisant pour le proportionner au service rendu, le salaire stipulé par le mandataire comme rémunération du mandat qui lui est confié, une juridiction ne fait qu'user du pouvoir de contrôle qui appartient aux tribunaux[814].

Au demeurant, pour triompher, le voiturier demandeur apportera la preuve des faits qui commandent le redressement du prix perçu, ou s'il y a lieu, les faits établissant le trop perçu. Dans l'autre sens, l'ayant droit peut répliquer par un prix excessif ; alors ce sera à lui de démontrer en quoi le prix convenu, accepté par lui, serait subitement excessif[815].

B. Prescription de l'action :

La prescription annale en matière du transport est valable pour les prestations annexe et accessoire. Contrairement au prix du transport dont le délai compte à partir de la livraison, pour les prestations annexe et accessoire, le délai d'un (1) an commence à courir à partir de la naissance de l'obligation de remboursement, c'est concrètement le jour où la prestation est faite.

§ II. Les limites de remboursement:

Le transporteur est privé de remboursement lorsqu'il paie des frais qui ne sont pas à la charge de la marchandise (I). Ces frais illégitimes entrent, en quelque sorte, dans la sanction de la faute du transporteur (II)

---

[813] Sur le pouvoir souverain des juges du fond, *ibid.* : civ. 1ère, 16 juin 1998, *Bull. civ*. I, n° 211.

[814] *Ibid.* Réq. 12 déc. 1911, DP 1913, 1, 129, note FEUILLOLEY; *ibid.* cass. com. 23 janv. 1962, *Bull. Civ.* III, n° 52

[815] Cass. Civ. 1ère, 24 sept. 2002, *CCC* 2003, n° 3, note LEVENEUR.

I. Le refus de remboursement des frais non accessoires à la marchandise :

On a vu que les frais accessoires au prix du transport sont dès lors à la charge des cocontractants du transporteur, débiteurs naturels du fret. Toutefois, ces frais ne sont pas toujours à la charge de la marchandise de telle sorte que le transporteur n'a pas dans tous les cas droit au remboursement.

Au visa de l'article L.132-4 du Code com., la Cour de cassation a jugé que le commissionnaire de transport, tenu d'une obligation de résultat et qui ne peut, sous réserve d'une stipulation contraire, s'exonérer de la responsabilité qui pèse sur lui que par la preuve d'une cause étrangère, ne peut exiger de son commettant, ainsi qu'un mandataire pourrait l'exiger de son mandant en application de l'art. 1999 C. civ. le remboursement des frais consécutifs à sa mission si l'affaire n'a pas réussi[816].

En effet, on distingue les frais à la charge de la marchandise au frais à la charge du transporteur. L'intérêt est que le second n'est pas remboursable. Les frais à la charge du transporteur et non remboursable est généralement revendiqué lorsqu'il apparait dans le jeu « la preuve d'une cause étrangère au prestataire »[817]. S'il est justifié, le transporteur perd automatiquement son droit de remboursement et devient *de facto* le débiteur de frais accessoires.

II. Le refus de remboursement des frais illégitimes du transporteur :

Au regard de l'article 1999 al. 2 du Code civil précité : « S'il n' y a aucune faute imputable au mandataire, le mandant ne peut se dispenser de faire ces remboursements et paiement, lors même que l'affaire n'aurait pas réussi, ni faire réduire le montant des frais avances sous le prétexte qu'ils pouvaient être moindres ».

La faute du transporteur engendre donc des charges dont lui seul doit répondre. C'est ainsi que l'article 47 du décret du 31 décembre 1966[818], prévoyait que le transporteur doit supporter les frais si l'interruption du voyage est due en tout ou partie à sa faute. C'est dans ce sens qu'également,

---

[816]Com., 11 déc. 2007, *Bull, civ, IV*, n° 264 ; obs. DELEBECQUE, *RDT*, com., 2008, 454.

[817] Article 1999 alinéa 2

[818] Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, abrogé par le décret n° 2016-1893 du 28 décembre 2016, art. 4

par un arrêt du 25 février 2004, la Cour de cassation approuvait une décision de la Cour d'appel de Rouen du 6 juin 2002, en indiquant « qu'il résulte des articles 40 et 47 du décret du 31 décembre 1966, sur les contrats d'affrètement et de transport, qu'en cas d'interruption de voyage, les frais de transbordement de la marchandise et le fret dû pour achever le déplacement de la marchandise sont à la charge de la marchandise lorsque l'interruption est due à l'un des cas d'exonération de responsabilité énumérés à l'article 27 de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, notamment s'il s'agit de grèves ou lockout ou d'arrêts ou entrave apportés au travail pour quelque cause que ce soit, sauf si l'interruption de voyage est due en tout ou en partie à une faute du transporteur »[819].

Toutefois, pour prétendre au remboursement des frais qu'il a engagé le transporteur doit prouver l'une des quatre (4) causes exonératoires classiques : une faute imputable au donneur d'ordre, à un tiers, un vice propre de la marchandise ou, un cas de force majeure (v. CHAPITRE I. Les exonérations de responsabilité: p. 351). Ainsi par exemple, un commissionnaire de transport a la possibilité de s'exonérer de sa responsabilité envers le destinataire ou son assureur subrogé, s'il fait la preuve que le dommage résulte de la faute du chargeur[820]. Statuant sur les faits du tiers, la chambre commerciale a jugé, qu'une Cour d'appel ne peut condamner à réparation un commissionnaire du fait de ses substitués sans répondre à ses conclusions qui faisaient valoir qu'il n'avait commis aucune faute, le dommage trouvant sa cause exclusive dans le défaut de calage latéral de la marchandise imputable au fabricant du matériel[821]. Dans le même sens, la Cour d'appel de Paris[822] a jugé qu'en sa seule qualité de commissionnaire de transport, une société était par application des dispositions de l'art. 98 (c. com. Art. L.132-5), garantie des avaries constatées à l'arrivée à destination des marchandises et dès lors qu'elle était, elle-même l'expéditrice et n'alléguait pas la force majeure, ne pouvait

[819] CA Rouen 6 juin 2002, *DMF* n° hors série, juin 2003, n° 77, obs. BONASSIES.

[820] Cass. Com., 3 oct. 1989, *Bull civ. IV*, n° 245.

[821]Cass. Com. 20 sept. 2005, pourvoi n° 03-19.564

[822] Paris le 14 déc. 1989, *D,* 1999, *Somm.* 269, obs. REMOND-GOUILLOUD.

s'exonérer qu'en établissant le vice propre de la marchandise transportée, à condition qu'il constitue pour elle une cause étrangère[823].

[823] C'est le cas du vice propre imputable au commissionnaire en raison des conditions de conservation mises en œuvre par celui-ci pendant la longue période ayant précédé la vente ; dans ce sens, voy. Cass. Com., 20 janv. 1998, *Bull civ.* IV, n° 37, *RJDA* 1998, n° 595.

SOUS TITRE II LES GARANTIES DE PAIEMENT :

La question est d'une importance particulière au regard du transport des marchandises. En effet, dans les transports terrestre et aérien le paiement ne pose pas un problème particulier : à l'égard des passagers, l'absence de paiement conduit à les sanctionner par le paiement d'une amende, pour les transports terrestres ; en transport aérien, le passager indélicat se verra certainement interdire l'accès à bord.

Les garanties de paiement dont bénéficie le transporteur de marchandises peuvent être plus ou moins nombreuses. Si l'application de l'Acte uniforme ne pose aucune difficulté particulière du fait de son insertion directe dans l'ordonnancement juridique des États membres, en vertu de l'article 10 du traité, il faut préciser que le droit français peut régir la situation lorsque la convention internationale applicable ne comporte aucune disposition en la matière et que les parties ou la règle de conflit de loi ont désigné le droit français. Rien n'interdit, naturellement à ce que le transporteur prévoit des garanties conventionnelles, comme le gage ou encore le cautionnement. Cette pratique semble cependant peu répandue, à tout le moins dans les transports terrestres et en particulier routier, en raison sans doute des garanties dont il est légalement bénéficiaire[824], dont les actions directes en paiement.

Au demeurant, de nombreuses garanties sont reconnues aux transporteurs. L'exception d'inexécution étant réservée au chapitre de la responsabilité du transporteur, le droit de rétention (Chapitre I), et les actions directes et les privilèges (chapitre II) seront étudiés ici.

[824] Dans les conditions IATA (transport aérien) le gage et le cautionnement sont dûment organisés.

CHAPITRE I. Le droit de rétention du transporteur :

Transporter est une chose, se faire régler le prix, peut être parfois cauchemardesque. Si la loi y a pourvu et comblé largement, comme vend Mme TILCHE[825], nous verrons, tout de suite, que le cadeau à la victime est tout aussi relatif.

Pour garantir le recouvrement de la créance, outre l'action directe contre l'expéditeur[826], le transporteur dispose d'une garantie plus efficace, le droit de rétention[827], qui lui permet de retenir la marchandise transportée jusqu'à parfait paiement des créances résultant de la lettre de voiture, et cela à ses risques et péril. Ce régime a des conditions non moins drastiques puisqu'il semble être soumis au consentement du destinataire. En cas de refus de ce dernier, rappelons-nous, dès lors que la réticence dolosive n'est pas tolérée (v. p. 151 et s.), le transporteur n'a d'autres choix avant tout que d'informer le donneur d'ordre et suivre les instructions de ce dernier[828].

Le droit de rétention est plus efficace que l'exception d'inexécution dans la mesure où, il peut être exercé, sous réserve de l'abus de droit, quelle que soit l'importance de l'inexécution. Nous verrons que cette dernière n'a pas ce pouvoir (v. p. 331).

Il se distingue du gage de par sa nature et son objet. Le gage étant un contrat conclu par le débiteur et son créancier par lequel, le constituant accorde au créancier le droit de se faire payer par préférence aux autres créanciers sur un bien ou plusieurs mobiliers corporel(s), présent(s) ou futur(s)[829]. Le gage est un contrat réel[830] opposable aux tiers par la publicité qui en est faite[831]. Ici, les

---

[825] TILCHE Marie, « garantie de paiement », *BTL*, n° 3665, 6 nov. 2017, p. 637 et s.

[826] La « loi Gayssot ». Nous verrons un peu plus loin, l'action directe ne peut être exercée que contre l'expéditeur et pas le destinataire. Ensuite, elle est subordonnée à des conditions « drastiques » : acceptation du sous-traitant, agrément des modalités de paiement, existence d'un reliquat de dette de l'expéditeur, (article 1432-13 du Code des transports et le très célèbre article L.132 du Code de commerce élucident ces propos. Pour le reste voir c. com. Art. L. 132-9. Dans ce sens, voy., TILCHE Marie, « garantie de paiement », *BTL*, n°3665, 6 nov. 2017, p. 637 et s.

[827] Articles 15 AUCTMR ; 67 et s. AUS ; 2286 du Code civil français.

[828] V. SECTION II. Informations à la charge du transporteur : p. 76.

[829] Par la récolte à venir par exemple.

[830] Il faut considérer cela au sens large. Le gage n'est plus considéré comme un contrat réel *stricto sensu*, dans la mesure où aujourd'hui la seule rédaction d'un écrit suffit à le constituer valablement. C'est ainsi que le gage

créances garanties peuvent être présentes ou futures; dans cette dernière hypothèse, elles doivent être déterminables[832]. Le droit de rétention ne permet pas au créancier de se faire payer par préférence s'il demande en justice la vente forcée du bien qu'il détient[833].

La reconnaissance du droit de rétention a pris du temps, car on l'a longtemps confondu avec le privilège spécial du voiturier, en le présentant comme une conséquence du privilège. Or si l'on considère que le droit de rétention est l'accessoire du privilège, le transporteur devra, en cas de procédure collective, pour conserver son exercice, déclarer sa créance, ce qui lui enlève beaucoup d'intérêt. Aujourd'hui, la doctrine[834] s'accorde avec la jurisprudence, et observent que : « le droit de rétention n'est pas un privilège, il en a les effets en ce qu'il est opposable à la procédure collective et confère à son titulaire le droit de refuser la restitution de la chose jusqu'au complet paiement de sa créance ou d'être payé sur son prix en cas de vente par le liquidateur »[835].

Jadis réservé à quelques élus[836], aujourd'hui, la jurisprudence accorde le droit de rétention à qui possède une créance certaine, liquide[837], et exigible ou « raisonnablement exigible », ainsi qu'est connexe avec cette détention. Elle exige que le créancier ait la détention de la chose et ne pas s'en être volontairement dessaisi. En plus, pour être valable, l'on exigera un lien entre la créance et le bien détenu. Si ces conditions sont indivisiblement réunies, il ne peut être fait échec à la détention et ce sera opposable à tous. C'est ainsi qu'il est admis que le : « commissionnaire qui pour les besoins de son mandat détient sous sa responsabilité exclusive les marchandises litigieuses dans un

---

automobile devient opposable aux tiers par la déclaration qui en est faite à l'autorité administrative. La détention du reçu administratif vaut détention du véhicule, quand bien même que le créancier ne possède pas le véhicule.

[831]Voy. Article 2329 du Code civil

[832] Article 2333 du Code civil

[833]Cass. Com. 20 mai 1997, *RJDA,* 10/97, n° 1263

[834] Dans ce sens, BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit.* , p. 402, n° 448.

[835] Cass. Com. mars 2006, n° 04-19.794, *JC* E 2006, n° 2224, p. 1421, note Y REINHARD

[836] Dans ce sens, TILCHE Marie, « Droit de rétention : Pour le meilleur et le pire… », *BTL*, n° 3662, 16 oct. 2017, p. 592 : Avant l'ordonnance relative aux suretés, la loi réservait à par exemple : le dépositaire, en garantie du remboursement des dépenses engagées pour la conservation de la chose et le gagiste.

[837] Ou qui n'est pas à terme.

local mis à sa disposition peut exercer un droit de rétention sur ces marchandises »[838], sans aucun souci.

Nous étudierons ces paramètres ainsi présentés dans une section I, le régime juridique, et dans une section II les limites du droit de rétention.

SECTION I. Le régime juridique du droit de rétention :

Progéniture de la jurisprudence, depuis relevé au rang de sureté réelle par l'ordonnance du 23 mars 2006 pour la France, le droit de rétention bénéficie le même rang dans le droit de l'OHADA qui lui consacre un chapitre entier[839].

Le fondement du droit de rétention (I) sera suivi par ses conditions de mise en œuvre (II)

§ I. Le fondement du droit de rétention:

La rétention (I) est le centre de gravite du droit de rétention à travers le jeu d'exception d'inexécution (II).

I. La détention du bien :

Elle est posée dans l'article 15 de l'Acte uniforme en ces termes : « conformément à l'article 13 alinéa 3 ci-dessus, le transporteur a le droit de retenir la marchandise transportée jusqu'au paiement des créances résultant de la lettre de voiture. Si selon le contrat, ces sommes sont dues par le destinataire, le voiturier perd son droit s'il n'en exige pas l'exécution avant la livraison perd son droit de réclamer au donneur d'ordre ». *In fine*, il est stipulé qu'en « cas de refus de paiement par le destinataire le transporteur doit en aviser le donneur d'ordre et lui demander des instructions ».

Le droit de détention ainsi défini ci-haut, se manifeste, la plupart du temps, par la poursuite par le créancier de la détention du bien de son débiteur au delà du temps pour lequel, elle lui avait été conférée. Cette appréhension matérielle peut être le fait du créancier ou d'un tiers, qui détient alors pour le compte de ce dernier. Il se repose donc sur la détention, qui a pour conséquence de faire de l'emprise matérielle la source de cette garantie dont l'opposabilité semble,

---

[838] Cass. Com., 3 oct. 1989, n° 87-15.725, *DMF* 1990, 69, obs. BONASSIES.

[839] Voy. Droit de rétention : articles : 67-70, Acte uniforme portant organisation des suretés.

en l'état actuel du droit positif, ne connaitre aucune limite[840]. Cette conception traditionnellement admise, ne semble pas convenir à tous[841].

Le droit de rétention est fondé sur la détention, elle-même sur l'équité et la bonne foi[842]. Qu'elle en soit le fondement « exclusif »[843], ou qu'elle en soit son « essence »[844], ou sa condition « fondamentale »[845], la détention est le noyau dur du droit de rétention, car, selon les enseignements des professeurs DELEBECQUE et SIMLER, « il repose sur la simple détention d'une chose et épargne à son titulaire les frais d'une procédure. À la différence du gage, le droit de rétention n'a plus aucun fondement dès l'instant que le créancier se dessaisit volontairement de la chose »[846]. Elle se justifie d'une part par l'équité et d'autre part, par la maitrise de fait que confère au créancier la détention matérielle de la chose[847].

La jurisprudence quant à elle, assigne à la détention, « un rôle primordial » depuis au moins 160 ans[848]. Dans ce sens, elle affirme très clairement que le

---

[840] Dans ce sens AYNES Augustin, *Le droit de rétention : Unité ou pluralité*, Préface de Christian LARROUMET, Economica, 2005, p. 17 et s.

[841]Voy. Le débat autour de la question, AYNES Augustin, *Le droit de rétention : Unité ou pluralité*, Préface de Christian LARROUMET, Economica, 2005, p. 19. Certains auteurs s'accordent à considérer que la simple détention n'est pas suffisante.

[842] COLIN Armand. et CAPITANT Henri, *Cours élémentaire de droit civil français*, tome II, 10ème éd., Dalloz, p. 932, n° 1477

[843] En ce sens que l'exercice de la rétention n'étant subordonné qu'à la seule condition que le créancier détienne, pour quelque cause que ce soit, un bien de son débiteur. Dans ce sens, BONNECASE, *Supplément au traité théorique et pratique du droit civil de G. BAUDRY-LACANTINERIE*, tome V, Sirey, 1906, n° 293, p. 644. Également COLIN Armand et CAPITANT Henri., *Cours élémentaire de droit civil français*, tome II, 10ème éd., Dalloz, n° 1473 et s.

[844] Pour ces auteurs, la détention fonde l'exercice du droit de rétention, mais la simple détention ne suffit pas. Dans ce sens, NIZARD Frédéric. , *Les titres négociables*, thèse, Paris II, préf. H. SYNVET, coll. Pratique du droit, Economica, 2003, p. 365, n° 774 ; POURQUIER Catherine « La rétention du gagiste ou la supériorité du fait sur le droit », *RTDcom*, 2000, n° 22, p. 580 : « La détention sert d'assise à la rétention ».

[845]Voy. CABRILLAC Michel, MOULY Christian, *Droit des suretés*, 7ème éd., Litec, 2004, p. 469, n° 555

[846] SIMLER Philippe, DELEBECQUE Philippe, *Les suretés : la publicité foncière*, 4ème éd., 2004, p. 429, n° 478 et 479.

[847] MESTRE Jacques, PUTMAN Emmanuel, BILLAU Marc, *Traité de droit civil, sous la direction de GHESTIN, Droit commun des suretés réelles,* LGDJ, 1996, p. 49 et s., n° 49

[848] Cour d'appel, Caen, 6 novembre 1860, *S.* 1861, I, 551. Dans le même sens, Cass. Com. 11 juil. 2000, *Bull. civ*. IV, n° 142, . 127 ; *D.* 2001, 441, note PIEDELIEVRE.

fondement du droit de rétention se trouve bien dans la détention de la chose par le créancier, ou par un tiers qui la détient pour lui[849].

II. *Exceptio non adimpleti contractus* et *retentio de retinere*:

La rétention[850]se veut un droit qui permet au créancier détenteur de la chose appartenant à son débiteur de refuser de la restituer tant qu'il n'a pas été payé du montant de sa créance. Il s'agit d'une mise en œuvre de la règle classique d'*exceptio non adimpleti contractus* (exception d'inexécution). Elle donne ainsi, au vendeur de meubles qui n'a pas reçu le prix convenu, le droit de refuser la livraison. De même, au transporteur créancier, le droit de ne pas livrer la marchandise objet de la créance tant qu'il n'a pas été payé.

Le droit de rétention se retrouve ainsi, une garantie particulièrement efficace, dans la mesure où il est opposable aux tiers, même en cas de procédure collective. Le droit de rétention conserve son effet, résultat du caractère purement passif de cette garantie. En outre, les principes de l'arrêt de poursuites individuelles et l'interdiction de paiement des créances antérieures au jugement d'ouverture n'affectent pas l'efficacité de la rétention. Car la rétention produit son effet sans que le créancier ait à entreprendre d'exécution forcée. Et enfin, même après le prononcé du jugement d'ouverture, la rétention conserve son efficacité[851].

Le droit de rétention est encore plus efficace dans la mesure où, il peut être exercé, sous réserve de l'abus de droit, quelle que soit l'importance de l'inexécution, à la différence de l'exception d'inexécution. Le transporteur pouvant retenir la marchandise d'une valeur supérieure au montant de sa créance, sans commettre de rétention abusive[852].

La détention s'imposant à travers d'exception d'inexécution, pour être valable, doit répondre à certaines conditions.

---

[849] Note PIEDELIEVRE, sous Cass. Com. 11 juil. 2000, *D*. 2001, 441.

[850] Qui vient du latin, *retentio de retinere*, c'est-à-dire retenir.

[851]SIMLER Philippe, DELEBECQUE Philippe, *Les suretés : la publicité foncière*, 7ème éd., Dalloz, 2016, n° 603.

[852]Cass. Com, 8 janv. 1974, n° 72-12, 018, *BT*, 1974, 104 ; Dijon, 30 juil. 2013, *BTL*, 2013, 572

§ II. Les conditions d'exercice du droit de rétention :

Si l'article 15 de l'Acte uniforme, prévoit le droit de rétention du transporteur, elle ne souffle pas un mot sur ses conditions d'exercice. Il faut donc se référer aux articles 67 et 68 de l'AUS, précités. Ces conditions ont trait à la détention (A), et à la créance (B)

I. Les conditions de détention :

Considérée par la doctrine classique [853] et même contemporaine [854], et la jurisprudence [855], comme le fondement ou comme l'essence de la mise en œuvre du droit de rétention, cette condition primordiale de rétention ne triomphera jamais si, elle ne porte pas sur un meuble (1), et si elle est illégitime (2).

A. La nécessité d'un bien mobilier :

Le droit de rétention s'exerce sur la marchandise transportée ou son titre. Le 1[er] cas, suppose un blocage direct sur le bien corporel appartenant au débiteur. Pratiquement, le transporteur va retenir la marchandise transportée et subordonner la livraison au paiement de la totalité de ce qui lui est dû pour le transport effectué. Dans le second cas, ce sont les documents de transport qui seront bloqués[856]. Il est clair que, plus le document est important[857], plus le moyen est efficace. À la différence du 1[er] cas où le transporteur bloque la marchandise, ici le transporteur retient le titre représentatif de ladite marchandise[858].

B. La légitimité de la détention :

---

[853] BONNECASE Joseph - Julien, *Supplément au Traité théorique et pratique de droit civil de Gabriel BAUDRY-LACANTINERIE*, tome V, Sirey, 1906, p. 644, n° 293

[854] Ph. SIMLER et Ph. DELEBECQUE, *Les sûretés, La publicité foncière*, 6e éd. Dalloz, 2012, n° 581 et s.

[855] Caen 6 novembre 1860 *op. cit.*

[856] La lettre de voiture (LV), la lettre de transport aérien (LTA) ou le connaissement, etc.

[857] Pour le dédouanement par exemple.

[858] Sur la rétention symbolique des titres représentatifs voy., PARANCE B. *La possession des biens incorporels*, préf. Laurent AYNES, avant-propos François TERRE Bibl. de l'institut André TUNC, t, 15, LGDJ, 2008, n° 551 et s.

Le bien mobilier doit être détenu légitimement par le créancier : « Le créancier qui détient légitimement un bien mobilier de son débiteur peut le retenir jusqu'au complet paiement de ce qui lui est dû, indépendamment de toute autre sûreté »[859]. À cette fin, CCJA retient que, la détention d'un conteneur de marchandise par un acconier manutentionnaire est légitime lorsqu'il existe une relation établie entre l'acconier et la société ayant commandé les marchandises et que la société d'acconage dispose d'une créance antérieure non réglée et attestée par un titre exécutoire contre la société propriétaire des marchandises. Il en est ainsi, même si le transitaire qui a personnellement réglé les frais de douane n'a pas été encore payé[860].

Dès lors pour triompher, la marchandise détenue ne devrait pas faire l'objet d'un gage sans dépossession publié ultérieurement, conformément à l'article 107 de l'AUS. Sinon, l'ordre détermine la préférence au 1er gagiste, et le transporteur doit restituer la marchandise concernée. C'est le cas du vendeur d'un véhicule qui n'a pas reçu paiement du prix de vente de ce véhicule[861], le conflit de privilèges jouant à son défaveur.

Le transporteur dans sa détention, doit également être de bonne foi par rapport à la propriété du bien et aux conditions dans lesquelles il a pris possession sur la chose. C'est ainsi que sa détention n'est pas légitime, lorsqu'il savait que la marchandise détenue n'appartient pas à son débiteur[862], ou lorsqu'il s'en est emparé par un acte illicite, violent ou frauduleux[863]. La conséquence d'une telle pratique engage la responsabilité du détenteur. C'est ce que rappelle la Cour d'appel d'Ouagadougou dans un arrêt du 5 novembre 2004 **:** « la rétention pratiquée en l'absence d'une créance certaine et exigible et sur un bien illégitimement détenu est irrégulière et entraine un préjudice qui doit être réparé »[864].

---

[859] AUS, art. 67

[860] CCJA, 1ère ch. , n° 006, 28 févr. 2008, Envol Transit Cote d'Ivoire SARL, c./ 1. SDV-CI / 2. Sté IED / 3, Administration des Douanes ; *Juris-ohada* n° 2 avr. Juin 2008, p. 13 ; *Recueil de jurisprudence CCJA*, n° 11 janv.-juin 2008, p. 35, *ohadata J*-09-318

[861] CA Abidjan, n° 141, du 14 févr. 2003, Sté OMAFRIQUE Entreprise c./ M.O.Z.F., *ohadata J*-03-299.

[862] CA Abidjan (Côte d'Ivoire), n° 92, du 31 janv. 2003, Dame Ghussein Fadiga Malick N. D. c. / Sté Alliance auto, *Juridis Périodique*, n° 87, p. 27 ; obs. ASSONTSA et H. M. TCHABO SONTANG.

[863] BEIGNIER Bernard et MIGNOT Marc., *Droit des suretés*, Montchrestien, 2008, p. 473, n° 1440.

[864] CA Ouagadougou, ch. Civ., & com., n° 101, 5 nov. 2004, N. A. c. / Sté DTP/CSE, *ohadata, J*-09-12

La détention matérielle de la marchandise ou des documents qui la représentent, a beau été légitime ne suffit pas pour que le transporteur puisse exercer son droit de rétention, il faut en plus, que la créance garantie lui en donne droit.

II. Les conditions de créance :

Ces conditions sont précisées à l'article 68 de l'AUS : « Le droit de rétention ne peut s'exercer que :

- si la créance du rétenteur est certaine, liquide et exigible (A);
- s'il existe un lien de connexité entre la naissance de la créance et la détention de la chose retenue (B);
- et si le bien n'a pas été saisi avant d'être détenu par le rétenteur ». C'est à dire que le droit de rétention est inopposable à une saisie antérieure à sa naissance, mais opposable, *a contrario*, à une saisie postérieure.

A. La nécessité d'une créance certaine, liquide et exigible :

Pour triompher dans sa rétention, le transporteur doit, justifier d'abord une créance, puis la certitude, liquidité et exigibilité de cette même créance. Cette condition traduit l'idée d'une certaine équité. « L'arbre ne doit pas cacher la forêt », le débiteur du fret ne peut pas se voir privé de la jouissance de la marchandise et être ainsi contraint à un paiement immédiat si le transporteur n'est pas en mesure de prouver l'existence d'une créance et d'en exiger le paiement. Il faut donc au *primo*, détenir une créance envers l'ayant droit de la marchandise détenue. C'est sur cette base, que la Chambre commerciale a sanctionné un commissionnaire dans un arrêt du 13 déc. 1983 : « Le commissionnaire ne peut exercer un droit de rétention sur les marchandises confiées par son commettant en raison de dette d'une société étrangère au contrat qui liait à ce dernier »[865].

Après, le transporteur doit pouvoir invoquer une créance certaine. En ce sens, la créance ne doit souffrir d'aucune contestation[866]. Ne serait pas par conséquent admissible, la rétention exercée en garantie contre une créance douteuse, hypothétique, éventuelle et affectée d'une condition suspensive. La certitude de la créance du fret repose sur le contrat de transport même.

---

[865]Cass., com., 13 déc. 1983, n° 78-15, 082 .

[866] Il doit justifier par exemple d'un titre de créance à l'égard de son débiteur ; CA, Abidjan, n° 1164, 24 nov. 2003, *ohadata J*-03-337

L'existence d'un contrat de transport de marchandise entre le transporteur et son donneur d'ordre fait naître systématiquement la créance du prix du transport au profit du transporteur. Cette preuve suffit pour en conclure que la créance du prix de transport est certaine afin de permettre au transporteur d'exercer son droit de rétention. Dans ce sens, la Cour de cassation dans son arrêt du 14 juin 1988 décidait ainsi : « en retenant ainsi l'existence d'un droit de rétention en faveur de la société Taillades alors qu'il résulte de ses propres constatations qu'aucun contrat n'avait été conclu entre les parties et que la société Taillades ne pouvait se prévaloir d'aucune créance certaine, la Cour d'appel a violé les textes susvisés »[867].

Toutefois, le contrat de transport étant consensuel, où la lettre de voiture fait foi jusqu'à preuve contraire, il faut rappeler qu'on peut prouver par tout moyen, conformément à la liberté de preuve en matière commerciale. Inversement, la personne qui ne justifie aucun titre de créance[868], ne peut valablement exercer un droit de rétention sur un bien du prétendu débiteur[869]. La CCJA l'a encore rappelé dernièrement : ne dispose pas d'une créance celui qui ne peut justifier d'aucun titre de créance pour réaliser son droit de rétention[870]. Raison pour laquelle, n'est pas justifiée, pour la Cour de cassation, « la rétention exercée par un commissionnaire qui ne prouve pas qu'une dette lui fût impayée »[871]. C'est l'application de l'article 2286 du Code civil selon lequel, ne peut se prévaloir d'un droit de rétention sur la chose, entre autres, que celui dont la créance impayée résulte du contrat qui l'oblige à la livrer. La haute juridiction est exigeante sur la certitude de la créance garantie, certaines décisions ont même admis qu'à défaut d'être titulaire d'une créance présentant une telle qualité, le créancier rétenteur se rendait coupable d'un abus de confiance[872].

Le caractère liquide de la créance du transport pose moins de difficultés, dans la mesure qu'elle est remplie dès lors que le montant de la prestation est fixé, déterminé ou déterminable. La liquidité est synonyme de somme d'argent,

---

[867] Cass. com. 14 juin 1988, *Bull. civ*., n° 199.

[868] Facture, reconnaissance de dette notariée, etc.…

[869] CA Abidjan, n° 1164, 24 oct. 2003, K.A.J. c./ K.F*., ohadata* J-03-337

[870] CCJA, n° 022/2007, 31 mai 2007, *Rec., de juris., CCJA*, n° 9, janv.-juin 2007, p. 49, *ohadata J*-08-224

[871] Cass. Com., 8 mai 1991, n° 90-11.736 : *Bull. trans.*, 1991, 718.

[872] Cass. Crim., 5 avril 1973, *Bull. Crim*. n° 177; *RTDcom*., 1973, 643

c'est la contrepartie financière du service du transporteur décidée depuis la formation du contrat *:* « La créance est liquide lorsqu'elle est évaluée en argent ou lorsque le titre contient tous les éléments permettant son évaluation »[873]. Que cela ne tienne, la jurisprudence admet aussi que le titulaire d'une créance non encore totalement liquidée puisse en garantir le recouvrement par l'exercice d'un droit de rétention, car, en cas de constations, il suffit que le juge en fixe définitivement le montant. C'est ce qui motive sans doute, cet arrêt de 1974 qui affirme que le caractère certain de la créance peut résulter également de la décision de justice qui la rend liquide et exigible[874].

Quant à la condition de l'exigibilité, elle est satisfaite, en règle[875], par l'exécution de l'obligation principale du transporteur : livraison de la marchandise. Le prix du transport devenant *ipso facto* exigible après la livraison. Or le transporteur qui livre avant d'exiger l'exécution du prix, perd son droit de réclamation[876], étant entendu que le droit de rétention est un droit à exercice physique[877]: « *propter rem* », il disparait dès lors qu'il ne s'exerce plus.

Mais comment exiger à son cocontractant l'exécution de son obligation alors que toi-même tu n'as pas exécuté la tienne ? De surcroit, comment concilier « pour retenir, il faut détenir » et « pour être payé, il faut livrer » ? D'autant plus que, la jurisprudence considère qu'à manquer à ses obligations « le commissionnaire qui, créancier du destinataire, retient la marchandise confiée par le vendeur et qu'il s'était engagé à livrer contre remboursement »[878]. Tout le paradoxe est là, à tel point que plusieurs auteurs sont, d'ores et déjà, montés au créneau pour dénoncer la confusion. Ainsi, pour reconnaitre le cri SOS pour un assouplissement de la condition d'exigibilité de la créance afin de permettre au transporteur détenteur de la marchandise d'exercer son droit de rétention alors même que la créance de fret n'est pas encore échue, certains auteurs justifient que, le débiteur du fret, ne peut, en effet, se voir obligé de

---

[873] Loi du 9 juillet 1991 (France), art 4

[874]Cass. Civ., 23 avr. 1974 ; *JC* (éd. G) 1975, II, 18170, note THUILLIER.

[875] D'autant, qu'elle pose plus de difficultés que les caractères certain et liquide de la créance

[876]Acte uniforme, art. 15, 3 : « si selon la lettre de voiture, ces sommes dues par le destinataire, le transporteur qui n'en exige pas l'exécution avant la livraison perd son droit de les réclamer au donneur d'ordre ».

[877] Pour la possession de la marchandise, remise du connaissement ; Voy., cass. com. 29 mai 1990 n° 88-19, 162. Sur la remise à un consignataire : Montpellier, 15 mai 1997, *Bull. trans.* 1997, 552.

[878] Cass. Com., 19 déc. 1995, n° 94-10.213.

payer immédiatement si le transporteur n'a pas exécuté son obligation de livrer[879]. Or, c'est justement cette livraison qui est impossible dans la mesure où elle suppose un dessaisissement volontaire de la marchandise et fait cesser en conséquence le droit de rétention du transporteur. C'est dire combien la condition d'exigibilité de la créance du prix de transport empêche, juridiquement l'exercice du droit de rétention par le transporteur de marchandises ; car, le débiteur du fret, peut légitimement lui opposer *exceptio non adimpleti contractus*[880]. M. MARTY et M. RAYNAUD vont dans le même sens, lorsqu'ils notent que : « le droit de rétention a aussi un aspect conservatoire au nom duquel titulaire d'une créance non encore exigible pourrait peut-être l'exercer au moins pendant le temps qui lui est nécessaire pour obtenir la déchéance du terme »[881]. Cette dérogation peut se justifier par la fonction de garantie du droit de rétention en ce sens qu'en refusant de livrer la marchandise au destinataire et en la gardant sous son pouvoir, le transporteur n'entend pas faire une pression sur le débiteur du fret ; mais il entend se protéger contre le risque d'insolvabilité. C'est là, la raison d'être du droit de rétention. Le législateur voulait donner aux transporteurs par le biais du droit de rétention sur la marchandise transportée, non pas un moyen pour obtenir le paiement de sa créance en tant que tel, mais une arme de protection contre le risque d'impayé du destinataire ou de l'expéditeur selon qu'il est ou pas débiteur du prix de transport. C'est tout le sens de la jurisprudence favorable à la rétention au vu de la circonstance que certaines créances soient non échues [882]. C'est pour la même raison que M. SIMLER et M. DELEBECQUE semblent se montrer favorables à l'assouplissement de la condition d'exigibilité dans l'exercice du droit de rétention, lorsqu'ils notent que : « Il n'est pas impossible de franchir le pas si l'on admet que le droit de rétention n'est pas seulement un moyen de pression, mais avant tout une sûreté »[883].

---

[879] BOBONGO Louis Chrysos*, Le prix dans le contrat de transport de marchandises*, thèse, *op. cit.*, p. 363.

[880] À prendre avec réserve, car on sait que le droit de rétention est une faculté que la loi offre au transporteur ne de ne pas livrer. Il y a un moratoire sur l'obligation de livraison qui permet au transporteur de bloquer la marchandise jusqu'au complet paiement.

[881] MARTY Gabriel, et RAYNAUD Pierre, *Les sûretés, la publicité foncière*, 2e éd. par Philippe JESTAZ, Sirey, 1987, n° 32.

[882] Cass. Com., 8 juil. 1981, n° 79-14, 473.

[883] SIMLER (Ph.) et DELEBECQUE (Ph.), *Les sûretés, La publicité foncière*, 6e éd. Dalloz, *op. cit.,* n° 582.

Toute de même, permettre au transporteur d'exercer son droit de rétention alors même que la créance de fret n'est pas encore échue, c'est admettre la rétention pas comme un simple moyen de pression, mais une voie d'exécution ; ce qui semble discutable. Seules une mesure conservatoire ou une sûreté, etc.., doit produire de tel effet. Ainsi, le transporteur qui a accordé un terme à son débiteur doit être débouté lorsqu'il retient la marchandise de ce débiteur, car se faisant il exercera sur lui un moyen de pression, permettant d'obtenir un paiement qui ne lui pas encore dû. La Cour de cassation se montre parfois dans ce sens. C'est ainsi qu'elle a considéré abusif l'exercice d'un droit de rétention par un créancier qui avait accepté en paiement la remise d'une lettre d'échange. Le pourvoi faisant valoir que la créance ne serait complètement acquittée qu'au jour du paiement de l'effet de commerce, est rejeté. Selon elle : « le titulaire d'une créance ayant acquiescé sans réserve à ce que des lettres d'échange lui soient remises en vue de son paiement ne prétendre exercer un droit de rétention jusqu'au règlement de ces effets »[884]. Au demeurant, la CCJA considère ce droit comme, dissuasif par sa simple existence et surtout, il constitue un moyen de pression efficace et un excellent régulateur de relations entre ayants droits aux marchandises et transporteurs[885].

En entendant un assouplissement, on accepte, dès lors qu'il est établi, qu'au jour de l'exercice du droit de rétention, que le détenteur (commissionnaire, transporteur), disposait d'une créance liquide et exigible à l'encontre du débiteur, l'exercice du droit de rétention ne caractérise aucun abus quand bien même qu'il aurait été état par erreur d'une dette n'incombant pas au débiteur [886] . Ainsi, le commissionnaire qui était en droit de retenir la marchandise litigieuse ne saurait être tenu à dommages-intérêts envers une tierce société pour le préjudice causé à celle-ci par cette immobilisation[887].

Aussi, il faut reconnaitre que l'envoi de la facture participe beaucoup à l'exigibilité du prix de la prestation. C'est pourquoi, l'article 18-1 du Contrat type général prévoit que le prix du transport est exigible sur présentation de la

---

[884] Cass. Com., 8 juil. 1997, *Bull. civ*. IV, n° 221, *JC* 1998, I. 103, obs. Philippe DELEBECQUE.

[885] CCJA, arrêt n° 030, 2004, du 4 nov, 2004, Sté de Gestion Ivoirienne de Transport Maritime et Aérien (GITMA) c./ Sté Africaine de Matières Exportables (SAMEX), *Recueil de jurisprudence CCJA*, n° 4, juil.-déc. 2004, p. 40 et ss.

[886] Versailles, 14 oct. 2004, *BICC*, 2005, n°447 ; *JC* 2005, IV, 2524 ; Aussi, T. Com. Bordeaux, 3 oct. 2004 ; *JC E* 2005, n° 24, p. 1008, obs. DELEBECQUE.

[887] Cass. Com, 26 févr. 1979, n°77-15.217.

facture ou d'un document en tenant lieu. L'ordonnance du 1er décembre 1986 sur les prix, en a même fait une obligation : « tout achat de produit ou toute prestation de service pour une activité professionnelle, doivent faire l'objet d'une facturation »[888]. Elle doit être délivrée dès la réalisation de la prestation de transport, c'est-à-dire au moment de la livraison, précise, l'article L. 441-3 al. 2 du Code de commerce. Et si le destinataire ne paie pas, alors qu'il le devrait, le transporteur doit avant tout en aviser le donneur d'ordre et lui demander des instructions (on l'a vu, p. 94).

B. L'existence de connexité entre la créance et le bien :

Il doit exister un lien de connexité entre la créance garantie et la chose détenue par le créancier rétenteur. En effet, l'article 2286 du Code civil dispose que : « peut se prévaloir d'un droit de rétention sur la chose : (…) celui dont la créance impayée résulte du contrat qui l'oblige à la livrer ». Autrement dit, sans le lien contractuel entre la créance et l'objet de l'obligation de livrer, on ne peut se prévaloir du droit de rétention. Il faut que la créance ne soit pas payée.

Au regard de l'article 69 de l'AUS, la connexité est réputée établie :

- lorsque la chose retenue a été remise jusqu'au complet paiement de la créance du rétenteur ;
- lorsque la créance impayée résulte du contrat qui oblige le rétenteur à livrer la chose retenue : l'exercice du droit de rétention par le transporteur n'est donc possible que dans la mesure où, la créance du prix du transport est née à l'occasion de la marchandise transportée ;
- lorsque la créance impayée est née à l'occasion de la détention de la chose retenue [889]: les frais issus du dépôt de la marchandise en cas empêchement, les prestations accessoires, etc.

À l'instar du droit français[890], l'Acte uniforme admet ainsi la connexité aussi comme le centre de gravité de la rétention. Cette connexité peut être conventionnelle, matérielle ou objective et enfin juridique ou intellectuelle.

---

[888] Article 31 al. 1er

[889] Dans ce sens, Cass. Com., 23 avr, 1974, *JC,* 1975, II, 18170 note THUILLIER : La créance doit avoir « pris naissance à l'occasion de la chose retenue ».

[890]Voy. Droit des suretés issu de la reforme de l'ordonnance du 23 mars 2006.

Le mécanisme apparemment simple mais soulève de difficultés majeures surtout quand il s'agit du lien de connexité établi entre les relations d'affaires. Le transporteur pouvant retenir la marchandise transportée pour exiger le paiement du prix d'un transport antérieur. Il en est ainsi, dans le cadre d'un contrat de transport unique dont l'exécution se fait en plusieurs envois. Raison pour laquelle, la jurisprudence élargit la notion de connexité dès lors que les parties ont eu la volonté de lier entre elles les conventions successivement convenues. La CCJA l'a élargi sur une créance antérieure non réglée, dans son arrêt précité, CCJA, 1ère ch., n° 006, 28 févr. 2008, rendu dans l'affaire Envol Transit Cote d'Ivoire SARL, c. / 1. SDV-CI / 2. Sté IED / 3, Administration des Douanes[891]. À juste titre, la Cour d'Appel d'Abidjan a reconnu le lien de connexité établi par les relations d'affaires. C'était : entre la créance du titulaire d'un compte dans une banque et la créance éventuelle de cette banque sur ce client qui s'est personnellement porté caution, envers la banque, de la dette de la société dont elle est le gérant et qui est débitrice de la banque, dont ladite société est également cliente. Cette banque pouvait donc, sur la base des relations d'affaires unissant ces trois personnes (la banque créancière, la société débitrice et son gérant qui s'est porté garant pour elle), refuser d'honorer un chèque émis par la caution sur un de ses comptes personnels gérés par la banque[892]. La connexité a été également admise au sens des articles 68 et 69 de l'AUS, « entre toutes les créances résultant d'un contrat unique alors même que l'exécution de ce contrat s'est déroulée en plusieurs phases et qu'un acte distinct a été conclu pour une phase déterminée »[893].

Par contre, le droit de rétention doit être refusé, faute de connexité entre la créance et l'objet retenu, lorsque, la rétention est exercée sur une chose qui n'est pas celle sur laquelle a été effectué le travail non réglé[894]; lorsque la créance du rétenteur concerne un tiers étranger au contrat invoqué pour justifier le droit de rétention[895].

---

[891]*Juris-ohada*, n° 2 avr. Juin 2008, p. 13 ; *Recueil de jurisprudence CCJA*, n° 11 janv.-juin 2008, p. 35, *ohadata* J-09-29 et J-09-318

[892] CA Abidjan, n° 321, 7 mars 2000, D.D. c./ SGBCI, *Bulletin Juris-Ohada*, n° 1/2002, janv.-mars 2002, p. 35, J-02-21, obs. ISSA-SAYEGH

[893]Cass. Civ., 1 févr. 1983, *G,* 1983, p. 178

[894]Cass. Com., 29 mai 1974, *D.*, 1974, 245.

[895] Commissionnaire en douane voulant retenir la marchandise qu'il a accepté de dédouaner à la demande d'une banque pour une créance qu'il a sur un tiers : cass. Com., 13 déc. 1983*, Bull. civ*. IV, p. 30

Il faut noter que l'appréciation de l'existence du lien de connexité incombe aux juges du fond, et la jurisprudence est disparate. On notera également que la clause d'extension de connexité devrait être valable[896].

Ces barrières franchies, le droit de rétention est opposable à tous[897] "*erga omnes*" ; ou du moins, sauf au vrai propriétaire de la chose et le créancier gagiste antérieur[898].

SECTION II. Les limites du droit de rétention :

On distingue les limites matérielles (§I) et juridiques (§II).

§I. Les limites matérielles du droit de rétention:

Le droit de rétention se présente efficace, mais seulement quand elle est exercée physiquement et directement sur la marchandise (I). Il se présente aussi malheureusement risqué (II).

I. Un droit à exercice physique :

Il est communément admis que la rétention est un droit à exercice physique. Cela signifie à la fois qu'il disparait par la dépossession (A) et que le droit de rétention ne confère aucun droit direct sur la chose retenue (B)

A. Le droit de rétention disparait par la dépossession :

Le droit de rétention permet au transporteur de conserver la marchandise sous son pouvoir. En la conservant, il bloque leurs utilités pour ses cocontractants qui voient leurs droits sur ladite marchandise complètement paralysés. C'est, ce qui motive M. CABRILLAC et M. MOULY, à qualifier ce blocage ainsi : « un moratoire susceptible d'être prolongé jusqu'au complet paiement »[899]. M. PEROCHON a tout dit, dans une contribution, lorsqu'il écrit : « le droit de rétention, qui permet à son titulaire de ne pas restituer un bien jusqu'au paiement d'une créance, est par principe au service de cette créance : le débiteur sera d'autant plus enclin à s'exécuter que la chose retenue lui fera

---

[896] Dans ce sens, opposabilité au propriétaire de la chose retenue pour toutes créances du rétenteur de bonne foi afférentes aux marchandises à lui confier par l'application d'une clause d'extension ; Cour de cassation de Belgique, 1ère ch. Civ. & com., arrêt n° C 04, 0478N, du 27 avr. 2008, *juricaf*.

[897] Le cas du droit français.

[898] AUS, art. 67, et 107..

[899]CABRILLAC Michel et MOULY Christian, *Droit des sûretés*, 10e éd. LexisNexis , 2015, p. 467, n° 622.

davantage défaut. Le droit de rétention constitue un moyen de pression en vue du paiement »[900].

Cette phrase est connue de tous, « Il faut détenir avant de retenir ». Selon l'article 2286 du Code civil, quatre (4) catégories de créanciers peuvent se prévaloir d'un droit de rétention sur la chose :

- ✓ Celui à qui la chose a été remise jusqu'au paiement de sa créance[901];
- ✓ Celui dont la créance impayée résulte du contrat qui l'oblige à la livrer[902];
- ✓ Celui dont la créance impayée est née à l'occasion de la détention de la chose[903];
- ✓ Celui qui bénéficie d'un gage sans dépossession[904].

La loi ne comportant pas d'autre exigence, ce droit se perd quand on se dessaisit volontairement du bien. Que cette perte soit juridique ou matérielle[905] : la rétention ne survit pas à la disparition du pouvoir de blocage[906]. Il a été d'ors et déjà précisé que cette disposition ne fait pas obstacle à celles relatives aux procédures collectives[907]. L'article L. 622-7 ne rendant inopposable de plein droit que le gage sans dépossession ; dans cette hypothèse, il est toujours possible de demander la mainlevée à condition de payer la créance liée à la chose retenue.

---

[900] PEROCHON Françoise, *Le droit de rétention, accessoire d'une créance*, Mélanges M. CABRILLAC, Litec, 1999, p. 379.

[901] Le gage

[902] Cas du transporteur et commissionnaire

[903] Cas du dépositaire, le manutentionnaire.

[904] Ce droit ce perd simplement lorsqu'on s'en dessaisi volontaire du bien. Rappelons-nous, la 2ème condition essentielle du droit de détention : ne pas s'en dessaisir volontairement.

[905] Pour la perte matérielle ou juridique, ou encore droits de rétention juridique, matérielle et conventionnelle ; voy. AYNES Augustin, *Le droit de rétention : Unité ou pluralité*, Préface de Christian LARROUMET, Economica, 2005, p. 244 et s.

[906]Cass. Com., 23 mai 1967, *Bull. civ*. III, n° 202 « Tout créancier peut renoncer à l'exercice de son droit de rétention ou le perdre en se dessaisissant volontairement ».

[907] Article 2287 du Code civil.

Il faut, *in fine*, dire que le transporteur ne peut diviser le bien détenu, qu'il doit conserver la totalité du bien jusqu'à entier paiement[908]. L'indivisibilité est un caractère largement admis en droit de la rétention. Elle veut dire d'une part, que le créancier rétenteur est en mesure de conserver en son pouvoir de blocage une chose, jusqu'à son complet paiement et alors même qu'une partie de sa créance a déjà été payée[909]; et d'autre part, que le pouvoir du blocage est porté sur l'ensemble du bien indivisible : principal et accessoire, « *accessorium sequitur principale* ».

B. Absence de droit direct sur la marchandise et opposabilité du droit de rétention :

Par rapport au droit direct sur la chose retenue : il faut savoir que le droit de rétention ne confère pas de moindre droit direct sur la chose, hormis de bloquer son utilité pour l'ayant droit. Ce n'est pas une sûreté. Par ce que, aucun des trois (3) droits de rétention, même conventionnel[910], ne confère au créancier de droit réel accessoire et ne peut être véritablement qualifié de sûreté. Le transporteur ne dispose d'ailleurs sur la marchandise retenue d'aucun droit lui permettant d'user d'une quelconque de ses utilités et de la faculté qui lui est conférée de suspendre l'exécution de son obligation de délivrance[911].

Par rapport à l'opposabilité du droit de rétention : cette question reste un sujet à controverse. Alors que le droit français opte, traditionnellement, pour une conception générale, définitive et absolue, en admettant que la rétention est opposable à tous « *erga omnes* »[912] ; sous l'égide de l'AUS, cette opposabilité connait deux (2) limites : d'une part, il n'est pas opposable à un créancier ayant publié antérieurement un gage sans dépossession (art. 67 AUS) ; d'autre

---

[908] En ce sens, TILCHE Marie, « Droit de rétention : Pour le meilleur et le pire… », *BTL*, n° 3662, 16 oct. 2017, p. 592

[909]DURAND (J-F), *Le droit de rétention*, thèse, Paris II, 1979, p. 657.

[910] Sur l'admission de la rétention conventionnelle, c'est-à-dire de source entière de la volonté des parties ; voy. AYNES Augustin, *Le droit de rétention : Unité ou pluralité*, Préface de Christian LARROUMET, Economica, 2005, p. 259 et s.

[911] En ce sens, AYNES Augustin, *Le droit de rétention : Unité ou pluralité*, Préface de Christian LARROUMET, Economica, 2005, p. 235

[912] Cass. 1ère civ. 7 janv. 1992, *Bull. civ. I*, n°4, *JC* éd., *G* 1992, I, 3583, n° 16, obs. Ph. DELEBECQUE.

part, le droit de rétention n'est pas opposable au véritable propriétaire du bien retenu, « *Verus Dominus* », non débiteur de dette garantie[913].

À son apogée, la jurisprudence française décide que le droit de rétention est opposable au propriétaire du bien, quand bien même il ne serait ni le débiteur, ni l'ayant cause de celui-ci[914]. Cette opposabilité repose, en effet, sur le fait que le transporteur rétenteur a une emprise matérielle sur la marchandise transportée et ne peut la livrer que contre paiement de sa prestation. Dans une autre affaire plus récente, la haute juridiction administrative a fait l'écho de cette réaction, dans une affaire mettant en cause le droit de rétention de l'article R. 224-4 du Code de l'aviation civile : les exploitants d'aérodrome bénéficient d'un tel droit en garantie du paiement des taxes d'aéroport. Le conseil d'État a jugé que l'administration à laquelle sont dues des redevances aéroportuaires ne peut « légalement retenir un aéronef dont le propriétaire n'est pas l'exploitant et n'est redevable des redevances aéroportuaires en cause » dues en l'espèce, par le locataire placé en liquidation judiciaire[915]. Au demeurant, le CE consacre ainsi une limite inédite à l'opposabilité du droit de rétention français et crée une divergence importante entre l'ordre administratif et l'ordre judiciaire[916].

II. Ce droit s'exerce à ses risques et périls :

Il est également admis que le droit de rétention s'exerce à ses risques et péril. C'est-à-dire, l'exercice de la rétention exige de conserver la marchandise retenue en bon père de famille (A) ; il interdit d'user de la marchandise sauf dans certaines conditions (B) ; enfin, la marchandise sera restituée en l'état à l'ayant droit après libération (C).

A. L'obligation de conservation du bien retenu :

Le créancier a l'obligation de conserver le bien retenu en bon état[917]. En effet, il pèse sur le transporteur rétenteur, comme tous ceux qui exercent un pouvoir

---

[913] Pour détails, voy. NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, *op. cit.*, p. 139, n° 240, 241

[914]Cass. 1ère civ., 22 mai 1962, *Bull. civ. I*, n° 258; *D*., 1965, 58, note RODIERE.

[915] CE, 2 juil. 2003, *JC,* éd., G 2003, II, 10180, note J. MARTIN et P¨. Y. NAULEAU.

[916] Sur ce point, voy. AYNES Augustin, *Le droit de rétention : Unité ou pluralité*, Préface de Christian LARROUMET, Economica, 2005, p. 274, n° 348.

[917]AUS, article 70

de fait temporaire sur le bien d'autrui, une obligation de veiller à sa conservation. Dans ce sens, « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer »[918], sur ce fondement, le rétenteur qui détient une chose corporelle, en qualité de « gardien » de celle-ci, est responsable des dommages qu'elle a pu causées[919]. Il doit donc en prendre soin[920], cela est valable même pour les biens périssables en principe [921].

B. L'usage et disposition :

Alinéa 2 de l'article 70 de l'AUS permet, par dérogation, au transporteur de procéder à la vente de la marchandise retenue, si l'état ou la nature périssable de cette dernière le justifie ou si les frais occasionnés par sa garde sont hors de proportion avec sa valeur. Dans ce cas, il doit s'assurer au préalable de l'autorisation de la juridiction compétente statuant à bref délai. Le droit de rétention se reporte alors sur le prix de vente qui doit être consigné.

En effet, le transporteur, comme tout détenteur, ne peut user la chose qu'autant que son titre original le lui permet, la simple rétention étant impuissante à elle seule à lui conférer un tel pouvoir[922]. Toutefois, il y a des rétenteurs auxquels la loi confère la possibilité d'user de la chose et d'en percevoir les fruits ; c'est le cas des créanciers antichrésistes[923]. Mais ce droit n'est pas l'effet de la rétention, mais la conséquence de la sûreté dont ils sont en titulaires.

En outre, par l'absence de droit de préférence sur la valeur du bien retenu qui caractérise la situation du créancier rétenteur [924], le droit de rétention ne conférant, en soi, aucun droit de préférence sur la valeur de la marchandise, se

---

[918] Code civil, art. 1240

[919] En ce sens, cass. 2ème civ. 11 juin 1953, *D.*, 1954, 21, note R. RODIERE

[920] Cass. 1ère civ 4 juin 1971, *D.*, 1971, 489, concl. LINDON ; *JC.* 1971, II, 16913 note J-F. DURAND et Ph. LE TOURNEAU

[921]Cass. Com. 19 nov. 2002, *Bull. civ*. IV, n° 172; *JC., éd. G.* 2003, I, 124, n° 17, obs. Ph. DELEBECQUE: portant sur des produits pharmaceutiques.

[922] *Op. cit.* cass. 1ère civ., 4 juin 1971, *D*, 1971, 489, concl. LINDON ; *JC.*1971, II, 16913 note J-F. DURAND et Ph. LE TOURNEAU.

[923] Code civ. art. 2085 : « Le créancier n'acquiert par ce contrat que la faculté de percevoir les fruits de l'immeuble, à la charge de les imputer annuellement sur les intérêts, s'il lui en est dû, et ensuite sur le capital de sa créance ».

[924] Cass. Com., 1 févr.1958, *Bull. civ. IV*, n° 82

le distingue de toute sûreté. Cela ne doit pas dissuader le transporteur d'en poursuivre la vente forcée. Car, le risque de voir le prix de vente attribué à des créanciers privilégiés est écarté, puisque, à un autre titre, il bénéficie d'un privilège mobilier spécial sur la même marchandise retenue[925] (v. p. 254).

C. La restitution :

Le droit de rétention n'équivaut pas à un droit de propriété[926]. En effet, le fait que le droit de rétention n'investit le transporteur d'aucun droit supplémentaire sur la marchandise en cause a pour conséquence que, sauf à ce qu'il puisse se prévaloir d'une sûreté lui conférant un droit à l'attribution judiciaire, le transporteur rétenteur ne dispose aucun titre lui permettant de se l'approprier. C'est sans doute, pour la raison que, la Cour de cassation décide que le rétenteur ne dispose, par l'effet de cette seule qualité, du droit à l'attribution judiciaire du bien retenu[927].

Comme le droit de rétention n'est ni une sûreté, ni assimilable au gage, et il ne permet pas l'attribution en pleine propriété de la chose retenue, il faut en déduire que la marchandise sera restituée en l'état à l'ayant droit, qui l'a libéré, quelque soit le moyen: dation, compensation, remise de dette, etc. ; ce qui importe, la preuve qu'elle est libérée, la rétention étant fondée sur l'inexécution. Ce principe s'applique également aux accessoires de la marchandise retenue, au nom du principe « *accessorum sequitur principale* ».

§ II. Les limites juridiques du droit de rétention :

Nous voulons parler de son extinction (I) et l'abus de droit de rétention (II).

A. L'extinction du droit de rétention :

En règle, le paiement du prix du transport intervient au départ à la charge de l'expéditeur[928], le transport s'effectuant en générale, en « port payé ». Il est loisible aux parties de convenir, dans la lettre de voiture, d'un transport en port dû. Au demeurant, la détention est une garantie du transporteur. Ce droit

---

[925] Acte uniforme, art.15 *in fine*.

[926] CCJA, 1ère ch., n° 002/2013, 7 mars 2013 *Rec. Jurisprudence*, n° 20, vol. 2 Janv.-déc. 2013, p. 11-14, *ohadata J*-15-02

[927] Cass. Com. 9 juin 1998, *Bull. civ. IV*, n° 181 ; *D.* 1999, Somm. 300, obs. S. PIEDELIEVRE.

[928] « Les créances résultant de la lettre de voiture sont payables par le « donneur d'ordre avant la livraison, sauf stipulation contraire sur la lettre de voiture », article 15 alinéa 1er

s'éteint, à l'instant où le transporteur perd son pouvoir de blocage sur la marchandise. Dès lors, le transporteur qui livre la marchandise au destinataire sans s'être assuré au préalable du paiement des frais de transport, peut perdre le droit d'en réclamer paiement à l'expéditeur[929]. Lorsque le destinataire refuse de payer le transporteur doit saisir le donneur de la situation et demander la conduite à tenir. Faut-il préciser que le dessaisissement dont-il s'agit est nécessaire volontaire. La perte involontaire, ni la perte de la chose retenue ne devraient pas emporter l'extinction du droit de rétention.

Aussi, le transporteur peut détenir la marchandise jusqu' à l'extinction de la créance née pour lui de la lettre de voiture, c'est-à-dire son paiement[930] ou par l'effet d'une cause d'extinction[931]. En clair, l'extinction de la créance née du transport emporte disparition du droit de rétention. Cela signifie que, si lors de l'extinction de la créance garantie, le transporteur se trouve être créancier du même débiteur à un autre titre, il lui est, en règle, impossible de maintenir son pouvoir de blocage en garantie de cette autre créance ; sauf si cette dernière créance procède du même rapport synallagmatique que la créance initiale[932].

B. L'abus de droit de détention :

La question se pose souvent de savoir si le transporteur exerce son droit de rétention de manière abusive.

Tel fut le cas dans une affaire où la chambre commerciale de la Cour de cassation s'était pron

oncée, dans une décision du 13 mai 2014. En l'espèce, une société française avait commandé à deux sociétés chinoises une importante cargaison de bois contreplaqué avec un règlement de 10% à la commande et le solde dans les quinze (15) jours de la date d'émission des connaissements. Ledit solde n'ayant jamais été payé, le destinateur-acheteur ne pouvait pas présenter le

---

[929] Acte uniforme, art. 15-3

[930] Par exemple, paiement volontaire ou forcé, dation, compensation, etc.

[931] Par exemple, remise de dette consentie, défaut de déclaration de créance à la procédure collective, etc.

[932] L'exception à cette règle applicable en matière de gage, n'a pas son égal au droit de rétention : Code civ, 2082: « Le débiteur ne peut, à moins que le détenteur du gage n'en abuse, en réclamer la restitution qu'après avoir entièrement payé, tant en principal qu'intérêts et frais, la dette pour sûreté de laquelle le gage a été donné. S'il existait de la part du même débiteur, envers le même créancier, une autre dette contractée postérieurement à la mise en gage, et devenue exigible avant le paiement de la première dette, le créancier ne pourra être tenu de se dessaisir du gage avant d'être entièrement payé de l'une et de l'autre dette, lors même qu'il n'y aurait eu aucune stipulation pour affecter le gage au paiement de la seconde ».

connaissement au transporteur maritime. Ce dernier qui, par ailleurs avait reçu de l'expéditeur-vendeur l'interdiction de livrer tant que le solde ne serait pas versé, refusait de livrer malgré les propositions faites par le destinataire-acheteur. Cette rétention avait entrainé des surestaries de conteneurs d'un montant très élevé à la charge du destinataire, d'où l'assignation en justice. Le destinataire prétendait que le transporteur retenait sciemment la marchandise pour faire tourner, en sa faveur, le compteur des surestaries. Les juges du fond rejettent la demande de l'entreprise française qui se pourvoit en cassation. La Cour de cassation considère que : « n'exerce pas de mauvaise foi son droit de rétention le transporteur maritime qui, en raison du litige entre les vendeurs et l'acheteur, et en l'absence de délivrance de la lettre de garantie annoncée, attend la solution du litige sur le fond et la concrétisation des engagements pris à son égard, avant de mettre en œuvre son privilège et de faire vendre les marchandises (…)»[933]. Cet arrêt montre combien le droit de rétention est efficace pour obtenir le paiement du prix du transport[934].

Se référant, doit-on avant de passer à l'acte, informer le débiteur que le note sera plus élevé et pourquoi ?

En effet, la bonne foi serait une condition qui manquerait à la rétention ; la bonne foi « qui, il y a 20 ans, faisait échouer le privilège du commissionnaire, doit pouvoir exiger au créancier, d'informer le débiteur que la note sera plus élevée et pourquoi »[935]. Dans ce sens, il fut un commissionnaire détenteur chargé par un déménageur d'acheminer à Mayotte les effets de son client, le commissionnaire impayé avait retenu le connaissement conformément à l'article L.132-2 du Code de commerce[936]. La Cour d'appel a condamné le commissionnaire, à remettre le titre en raison de sa mauvaise foi, au motif qu'il aurait su qu'il s'agissait des effets de tiers. Statuant sur le pourvoi, la Cour de cassation casse l'arrêt de la Cour d'appel en jugeant que « rien ne permettait d'établir qu'au moment de la prise en charge, il savait que les marchandises n'appartenaient pas à son commettant »[937]. Il faut donc retenir

---

[933]Cass. com. 13 mai 2014 n° 13.11296, *DMF* 2014, p. 613. Obs. Julien LECAT, « Droit de rétention du transporteur maritime et abus de droit », Rap. J- REMERY.

[934] Pour des commentaires, BOBONGO Louis Chrysos*, Le prix dans le contrat de transport de marchandises*, thèse, *op. cit.*, p. 368.

[935] TILCHE Marie, « Droit de rétention : Pour le meilleur et le pire… », *BTL*, n° 3662, 16 oct. 2017, p. 593

[936] Le privilège inclut les documents qui se rapportent à son obligation.

[937]Cass. Com. 8 mars 2017, n°15-17. 308

que le droit de rétention du commissionnaire ne serait pas valable dès lors qu'il était avéré que celui-ci était au courant ou devrait être au courant que les effets appartenaient à un tiers.

Dans le même sens, la Cour d'Appel de Rouen a décidé, le 26 avril 2018 que le transporteur qui, sans contrat de dépôt, stocke dans ses locaux le matériel de sociétés l'ayant donné en leasing, ne peut user le droit de rétention de l'article 1948 du Code civil, à défaut de bonne foi[938]. À l'espèce les propriétaires étaient connus en raison de la publicité des contrats.

[938]CA Rouen, 26 avr. 2018, n° 17/01857, Transports Lavenu c./ Star Lease ; obs., *BTL*, n° 3692, 28 mai 2018, p. 318.

CHAPITRE II Les actions en recouvrement du prix et le privilège du voiturier :

La loi du 6 février 1998 a offert aux transporteurs deux actions directes : celle résultant de la nouvelle rédaction de l'article L. 132-8 et celle prévue par la loi du 31 décembre 1975. Bien qu'elle vise avant tout la sous-traitance de marché, et plus particulièrement la sous-traitance pratiquée dans le secteur de la construction (bâtiment et travaux publics), la loi du 31 décembre 1975[939] trouve désormais son application en matière de transport puisque la loi de 1998 a complété l'article 1er de la loi de 1975. Celle-ci ne sera pas étudiée[940].

Appliquée au droit OHADA, l'action directe trouve son assiette dans l'article 13-4 de l'Acte uniforme en vertu duquel, le destinataire se retrouve garant du prix du transport dès l'instant où il revendique la marchandise. Le transporteur peut dès cet instant attaqué le destinataire (section I).

En plus de ces garanties, le transporteur disposait depuis longtemps, en vertu de l'article 2102-6 du Code civil, d'un privilège sur la marchandise, mais d'un intérêt très limité puisque ne garantissant que les seules créances afférentes au transport en cours. La loi du 6 février a abrogé cette disposition et a instauré un nouveau privilège, comparable à celui que l'article L. 132-2 du Code de commerce confère au commissionnaire, à celui de l'article 15 § 4 de l'AUCTMR, ou l'article 185 de l'AUS (Section II).

SECTION I. Les actions en recouvrement du prix[941] :

Née le 06 février 1998[942], l'action « Gayssot » a fêté ses 21 ans, il y a peu. Après un succès fulgurant, elle est en perte de vitesse, les juridictions superposant les conditions. Mais jadis réservée au voiturier, c'est-à-dire celui qui accomplit personnellement le déplacement, la jurisprudence avait admis qu'un affréteur (ou le commissionnaire) qui a payé ses sous-traitants héritait

---

[939] L. n° 75-1334, 31 déc. 1975, *JO* 3 janv. 1976.

[940] Pour l'action directe issue de la loi de 1975, BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*., p. 404, n° 451.

[941] Voy., Code des transports, article L.1432-7

[942] La loi n° 98-69 du 6 février 1998. Elle a reformé l'ancien article 101 du Code de commerce

de leurs droits[943], avant de revirer encore. Nous en ferons le point au regard du droit OHADA et la CMR (§I) et le droit français du transport intérieur (§II).

§ I. L'action résultant de l'article 13 de la CMR et l'Acte uniforme :

On remarque un vrai problème d'admission de l'action directe au regard de l'AUCTMR et en transport international routier (I), alors que le système ne souffre d'aucune difficulté en transporteur intérieur français (II).

I. Problème d'admission en vertu de l'Acte uniforme et la CMR :

L'action directe si elle serait fondée sur la CMR et l'Acte uniforme, ce seraient les articles 13 des deux (2) Codes. Selon l'article 13-4 Acte uniforme ou 13-2 CMR: « après l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le destinataire a le droit de demander que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture lui soit remis et que la marchandise lui soit livrée, le tout contre décharge. Si la perte de la marchandise est établie, ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 19, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur les droits qui résultent du contrat de transport », ou bien « le transporteur qui se prévaut des droits qui lui sont accordés (…), est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture ». Ces articles règlent ainsi le problème du destinataire se prévalant des droits qui lui sont accordés aux termes du paragraphe premier, et dit que ce destinataire est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture. Ils rendent donc le destinataire garant du prix du transport dès l'instant où il revendique la marchandise et demande son exemplaire de la lettre de voiture. Autrement dit, la revendication de la marchandise suffit pour exiger au destinataire le paiement du prix. L'intérêt de la précision est qu'en raison de cette garantie, le destinataire qui fait l'objet d'une action directe n'a pas à exiger la preuve de la défaillance du donneur d'ordre ou de la déclaration du transporteur à son passif[944]. En revanche, la CMR, mère de l'Acte uniforme, est muette lorsque le destinataire ne se prévaut pas de ses droits. Il faut admettre que seul l'expéditeur est alors tenu[945]. À notre connaissance, la jurisprudence française ne s'est jamais

---

[943] « Action directe, le remettant sauvé », Obs., *BTL*, n° 3682, 19 mars 2018, p. 159

[944] Cass. Com., 4 juil. 2018, n° 17-17.425, *BTL*, n° 3699, 16 juillet 2018, p. 427

[945] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*. p. 409, n° 460.

prononcée, pour l'heure, sur la nature du mécanisme issu de l'article 13.2 de la CMR.

Cette disposition règle-t-elle une difficulté particulière, est-elle suffisante ?

Non, puisque si l'action directe résulte du contrat, précisément l'obligation de payer et que celle-ci étant antérieure à la lettre de voiture CMR et en quelque sorte à l'exécution même du contrat de transport, le président de la commission des affaires juridiques de l'IRU, Jacques PUTZEYS penserait au droit commun, « largement suffisant » selon lui, pour régler le problème d'un voiturier substitué impayé contre l'ayant droit de la marchandise[946].

Selon le professeur Jacques PUTZEYS, l'article 1798 du Code civil doit pouvoir s'appliquer *mutatis mutandis* aux transporteurs[947]. Cet article établit une action directe du sous entrepreneur à l'égard du maitre de l'ouvrage. Si nous avons compris le professeur, nous n'avons même pas besoin de la CMR pour régler le paiement du voiturier ; cette solution du droit commun du sous traitant entrepreneur maçon ou autres peut être transposée sans difficulté majeure au cas du transporteur, sur le fondement de l'enrichissement sans cause[948]. Au risque de passer pour infidèle à la CMR, M. PUTZEYS se présente convaincu que la solution doit être trouvée dans le Code civil : « c'est dans l'action oblique, paulienne, dans l'enrichissement sans cause, dans les principes généraux du droit, que cette action directe contre les destinataires doit trouver son fondement »[949]. Mais cette pensée imbattable et séduisante n'est pas celle du législateur français.

II. Situation élucidée en France :

En France, le problème est réglé depuis 1998, du moins en ce qui concerne le paiement du prix de transport. Le législateur français ne s'est pas contenté de l'article 13(2) de la CMR encore moins du Code civil. La loi n° 98-69 du 6 février 1998 portant modification de l'article 101 du Code de commerce rend

---

[946] Jacques PUTZEYS, *Revue de Droit Uniforme*, 2006, NS-volume XI, Unidroit, p. 654

[947]Code civil, article 1798 : Les maçons, charpentiers et autres ouvriers qui ont été employés à la construction d'un bâtiment ou d'autres ouvrages faits à l'entreprise, n'ont d'action contre celui pour lequel les ouvrages ont été faits, que jusqu' à concurrence de ce dont il se trouve débiteur envers l'entrepreneur, au moment où leur action est intentée.

[948] Jacques PUTZEYS, *Revue de Droit Uniforme*, *op. cit*, p. 654

[949] *Idem* Jacques PUTZEYS, *Revue de Droit Uniforme*, *op. cit*, p. 654

explicitement et impérativement [950] , l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire garant du prix du transport. Le voiturier a donc, du fait de l'exécution du déplacement, une « action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix du transport »[951].

§ II. L'action résultant de l'article L.132-8 du Code de commerce :

À l'article 132-8 du Code de commerce (ex. article 101), on peut lire cette formule inédite : « La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire ou entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire et le voiturier. Le voiturier a ainsi une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix du transport. Toute clause contraire est réputée non écrite ».

La jurisprudence a dors et déjà précisé que, le voiturier qui dispose de l'action en garantie du paiement du prix du transport, s'entend sans nuance du professionnel qui effectue personnellement la prestation de déplacement de la marchandise [952], même si un moment, elle l'attribuait à l'affréteur ou le commissionnaire mais à condition de payer ses sous-traitants. Il héritait par subrogation. La mention du nom du transporteur sur les lettres de voiture, peu importe l'absence de son adresse, fait preuve de sa qualité à exercer l'action directe contre les destinataires ayant acceptés les marchandises livrées[953].

L'action directe de 132-8 se présente simple dans son régime (I) et ses conditions d'applications sont moins drastiques (II).

I. Le régime général de l'action directe :

L'article 132-8 permet, s'il est fondé, au transporteur de se faire payer[954] en cas de défaillance de son donneur d'ordre. Plusieurs situations peuvent se présenter :

---

[950] Article L 132-8 « …toute clause contraire est réputée non écrite »

[951] Article L132-8 du Code de commerce français.

[952] Cass. Com., 22 mars 2016, n° 14-20, 112 ; cass. Com 18 mars 2014, *Pan.* 2273, obs. KENFACK.

[953]CA Paris, Pôle 5, ch. 5, 15 nov. 2018, n° 16/03086*, CSF* et a. c. / Transports Tendron ; Jugement attaqué, T. com. Évry, 7 janv. 2016, *BTL*, n° 3714, 2- nov. 2018, p. 667.

[954] Prix du déplacement et prestations annexes, et tout ce qui va avec.

1°) Situation n° 1 : rapports simples sans intervention d'un commissionnaire. Le transporteur est en droit de demander paiement au destinataire quand l'expéditeur ne le règle pas.

2°) Situation n°2 : présence d'un affréteur. Le transporteur peut s'adresser au choix :

a°) à l'expéditeur, peu important qu'il ait déjà réglé le commissionnaire : il paiera deux fois mais tel a déjà été le cas au profit des sous mandataires (c'est désormais terminé à notre connaissance) ;

b°) au destinataire, devenu partie d'emblée au contrat de transport ;

c°) aux deux : Ils sont garants du paiement de ses prestations mais il ne s'en suit pas pour autant une solidarité.

Il en résulte que le transporteur ne peut invoquer l'interruption de la prescription lorsque après s'être tourné contre son donneur d'ordre, il se retourne contre le destinataire ; autrement dit l'assignation de l'expéditeur n'interrompt pas la prescription de celle formée contre le destinataire.

L'action directe est d'ordre public interne de protection. Cela signifie qu'il est interdit de faire renoncer le transporteur au bénéfice de l'action directe : sinon, la clause sera nulle. L'article L. 132-8 est d'ordre public interne de protection, il ne répond pas à la définition de la loi de police, n'ayant pas un caractère internationalement impératif de nature à écarter le droit anglais dont l'application à été décidée selon les critères des articles 4, et 4.5 de la Convention de Rome[955].

Par ailleurs, cette action directe apparemment valable pour le transporteur français et le transport à destination ou au départ de l'hexagone va pouvoir profiter au transporteur étranger effectuant une prestation de transport international à destination ou au départ du territoire français. Selon la Cour de cassation l'article L 132-8 doit s'appliquer à ce genre de contrat, si la loi française est elle-même applicable en complément de la convention CMR[956] ; autrement dit, si le droit français est désigné par la règle de conflits pour régir

---

[955] Rennes, 5 sept. 2006, *RTD com.* 2007, 265, obs. DELEBECQUE.

[956]Cass. Com. 24 mars 2004. Pour cet arrêt voy. *Unif. L. Rev. /Rev. Dr. Unif.* (2004), 673. Aussi par un arrêt, Cass. Com. 26 Novembre 2002, la cour précise que l'action directe devait s'apprécier au regard de la convention CMR.

le contrat de transport international[957]. Toutefois, ce n'est pas une loi de police qui l'imposerait d'emblée : « L'article L132-8 du Code de commerce conférant au transporteur routier une action en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire institués garants du paiement du prix du transport n'est pas une loi dont l'observation est nécessaire pour la sauvegarde de l'organisation politique, sociale et économique du pays au point de régir impérativement la situation quelle que soit la loi applicable et de constituer une loi de police »[958]. La CMR étant muette sur l'action directe du transporteur à l'encontre du destinataire, il convient, par application de l'art. 4 de la Convention de Rome du 19 juin 1980, de la soumettre à la loi avec laquelle le contrat présente les liens les plus étroits[959].

II. Les conditions d'exercice de l'action directe :

Un certain nombre de conditions est nécessaire pour sa mise en œuvre. On les exposera dans un style question/réponse qui permet de comprendre les contours et les points essentiels de l'action directe.

Notons tout d'abord que, la procédure collective du commissionnaire n'est pas un obstacle, car les sommes qui seront reçues de l'expéditeur et/ou du destinataire ne transiteront pas par le patrimoine du « failli ». Il est enseigné qu'une déclaration de la créance au passif n'est pas nécessaire mais peut s'avérer prudente. Qu'il est inutile de mettre le créancier en demeure car l'action offerte par l'article L.132-8 du Code de commerce n'est pas subordonnée à l'exigence d'une mise en demeure de payer adressée au débiteur principal du prix du transport[960]. Une lettre recommandée avec AR n'est pas requise mais conseillée pour des raisons de preuve. Il suffit donc de posséder une créance née du transport et de s'adresser à l'expéditeur et/ou destinataire, voir à ceux qui apparaissent comme tels[961].

---

[957] Sur l'irréductibilité de l'action directe en garantie à un mécanisme international, voy. Cass. Com. 12 juil. 2011, *JC E*, 2012, 1090

[958]Cass. Com., 13 juil. 200, n° 10-12.154, *JC E* 2010,1937, note CHABERT. *R.D. Trans*. 2010, n° 183 et 184, obs. PAULIN et DELEBECQUE

[959]Cass. Com. 24 mars 2004, *Bull. civ*. IV, n°63, *JC E* 2004, n° 30. 1208, notre DELEBECQUE ; dans le même sens, TGI Thionville, 22 jan. 2004, *ibid.* 2004, 640, obs. DELEBECQUE

[960] Cass. Com, 10 mai 2012, n° 11-10.759, *JC E*, 2012,1674, obs. PAULIN

[961] Voy. TILCHE Marie, « Le point sur l'action directe », *BTL*, n° 3682, 19 mars 2018, p. 154

Pour exercer l'action directe, faut-il une lettre de voiture ou figurent toutes les mentions prévues par la loi ?

Contrairement à ce qui a pu être jugé, il suffit d'établir l'ordre de transport pour telle personne au profit de telle autre. La garantie du paiement joue même si le contrat de transport n'a pas lieu à l'émission d'un document de transport, d'une lettre de voiture[962]. La lettre de voiture est un moyen de preuve comme un autre, mais tout document équivalent sera en règle admis[963]; la Cour de cassation estime que : « viole les articles 110-3, L.132-8 et L.132-9 du Code de commerce, la Cour d'appel qui, en constatant qu'une société avait effectué des transports pour le compte d'une autre, rejette la demande en paiement du transporteur au motif qu'aucune lettre de voiture n'a été signée, alors que la lettre de voiture ne fait foi que jusqu'à preuve contraire de l'existence et des conditions du contrat de transport »[964]. Les mentions de la lettre de voiture, et notamment celle du prix, n'ont rien d'impératif. Le texte qui les liste (C. com., art. L.132 - 9) n'est pas d'ordre public, on l'a vu.

Doit-on prouver le prix de transport convenu avec l'expéditeur et comment faire quand il y a affrètement ?

La Cour de cassation exigeait (et certaines juridictions le font encore) que le transporteur prouve le prix convenu avec l'expéditeur[965]. Après avoir relevé que le transporteur n'apportait pas la preuve de ce prix convenu, un tribunal a légalement justifié, selon la Cour, sa décision rejetant la demande en paiement du transporteur dirigée contre le destinataire[966]. À l'époque, comme on peut le voir, la Cour de cassation exigeait au juge du fond de « rechercher si, pour l'exercice de l'action en garantie de paiement du prix du transport dirigé contre le destinataire, le transporteur justifiait du prix convenu avec l'expéditeur par l'envoi d'une facture à celui-ci[967]. Face aux critiques, selon lesquelles, exiger la preuve du prix convenu, serait d'ajouter à la loi une

---

[962] Cass. Com. 22 janv. 2008, n° 06-11.083, *D.* 2008, 47, obs. DELPECH

[963] La jurisprudence ne reconnait pas de valeur contractuelle à un Bordereau de groupage…

[964]Cass. Com., 27 mars 2007, *R.D. Trans.* 2007, n°135 obs. PAULIN. Dans le même sens cass. Com. 30 oct. 2012, cité note 10 ss. Art. L. 132-8 du Code du commerce, Dalloz.

[965]Voy. Cass. Com. 10 janv. 2006, note sous article L. 1432-7 du Code des transports.

[966]Voy. Cass. Com. 26 sept.2006, *Bull. civ IV*, n° 191, *RDC* 2007, 389 obs. DELEBECQUE.

[967] Cass. Com. 30 oct. 2012, *Bull. civ. IV*, n° 198, *RDTrans.*2012, n° 49, obs. PAULIN.

condition de plus impossible quand il y a affrètement[968] ; la Cour semble infléchir sa position.

Le document de transport ne comporte que le lieu de déchargement comme destinataire (une plateforme par exemple). Y a-t-il d'action directe possible ?

Si la plateforme prend livraison sans préciser qu'elle agit pour le compte de quelqu'un, le transporteur est en droit de la considérer comme destinataire et de diriger contre elle son action directe. Il en va autrement quand elle indique le véritable destinataire.

La même jurisprudence s'applique-t-elle à l'expéditeur ?

Elle le devrait en l'absence de tous les autres renseignements. Cependant les juges rechignent fortement (en particulier pour les transports de déblais dans le cadre d'un chantier).

Une interdiction de sous-traiter fait-elle perdre l'action directe?

Non sauf s'il est prouvé que le transporteur effectif la connaissait. Un arrêt du 26 nov. 2002 déclare l'expéditeur garant du paiement du prix du transport envers le voiturier qui avait été substitué par le transporteur, alors même qu'il n'avait pas connaissance de la substitution et qu'il avait payé la quasi-intégralité des factures[969]. En revanche, elle a refusé l'action directe du voiturier substitué lorsque l'expéditeur a interdit à son cocontractant toute substitution[970]. Le paiement d'un transporteur sous-traitant par l'expéditeur ou le destinataire libère ces derniers de leur dette à l'égard de ce transporteur, en qualité de garants du paiement du fret au sens de l'art. L.132-8, mais de la dette contractuelle à l'égard du donneur d'ordre qui reste impayé[971].

L'octroi de délai de paiement au donneur d'ordre ou le maintien des relations alors qu'il est en mauvaise santé financière prive-t-il de garantie ?

Non, l'action directe procédant d'une obligation légale, son exercice ne peut constituer un préjudice réparable. Il s'en suit que le destinataire ne peut

---

[968] En ce cas, il suffit de produire les factures adressées au donneur d'ordre

[969] Cass. Com. 26 nov. 2012, *RJDA*, 4/2003, n° 382, *JC* 2002, *E.* p. 127.

[970] Cass. Com. 28 janv. 2004, *JC E*, 2004, jurispr. 650, note DELEBECQUE, chron. 1342, n°14 obs. BON-GARCIN.

[971] Cass. Com. 1er févr.2011, *Bull. civ*., IV, n° 14, *D.* 2011, Actu. 512, obs. DELPECH.

triompher en demandant l'indemnisation au transporteur qui aurait tardée par exemple, à réclamer paiement au donneur d'ordre [972] . Toutefois, s'ils apparaissent que le comportement du transporteur a été fautif et a occasionné un préjudice, l'expéditeur ou le destinataire pourrait demander réparation.

La faute du transporteur est rarement retenue. Elle n'a en règle, incidence aucune sur son exercice de l'action directe. La mise en œuvre de l'article L. 132-8 ne suppose pas l'absence de faute de la part du transporteur qui l'exerce[973]. En outre, l'attitude du transporteur, qui ne s'est nullement inquiété du non-paiement de ces traites à leurs échéances et qui a poursuivi pendant plusieurs mois ses prestations de transport sans tenter aucun recouvrement à l'égard de l'expéditeur, empreinte de négligence et de légèreté, se trouve être en grande partie à l'origine du préjudice subie par le destinataire actionné en vertu d'une action directe et qui se trouve contraint de régler à nouveau des frais de transport déjà inclus dans le prix des marchandises qu'il avait payées, peut se voir condamné à des dommages-intérêts au destinataire[974].

L'action directe est-elle cantonnée aux procédures collectives ?

Non, il suffit que le voiturier n'ait pas payé. L'action directe du transporteur n'est pas subordonnée à la déclaration de sa créance au passif du donneur d'ordre dans le cas de liquidation judiciaire[975]. *Idem* pour le commissionnaire, la procédure collective dont le commissionnaire fait l'objet, est à cet égard, sans incidence sur l'action du transporteur[976].

L'action directe contre un dépositaire est-il fondée ?

Selon une jurisprudence : « le contrat ayant été exclusivement conclu entre le donneur d'ordre et le transporteur, l'action directe contre « le remettant »[977]

---

[972]Cass. Com., 4 juil. 2018, n° 17-17.425 ; *BTL*, n° 3699, 16 juillet 2018, p. 427

[973] Orléans, 22 févr. 2007, *RJDA*, 2007, n° 1230.

[974] Dans ce sens, Colmar, 12 nov. 2003, *JC,* 2004, IV, 2595. Sur les conséquences de la mauvaise foi du transporteur qui connaissait, les difficultés de trésorerie de son donneur d'ordre, Douai, 17 janv. 2008, *RD trans.* 2008, n°171, obs. Ch. , cité sous l'article L.1432-7 du Code des transports.

[975] Cass. Com. 17 déc. 2003, *Bull. civ. IV*, n° 209 ; *RDC* 2004, 374, obs., DELEBECQUE

[976] Versailles, 21 nov. 2002, *RJDA,* 2003, n° 719.

[977] Entrepositaire et non propriétaire des marchandises.

est mal fondée[978]. Les faits à l'origine de cet arrêt du 8 mars 2018 se résument ainsi : ayant pour l'activité l'entreposage de produits agricoles, une société (Terrier) stocke les pommes de terre de son client (Potato Master), afin d'assurer leurs rotations, ce dernier s'adresse à un transporteur (Trapillon). À la suite de la liquidation de son donneur d'ordre, le voiturier (plus exactement affréteur) exerce l'action directe contre l'entrepositaire qu'il tient pour expéditeur. Débouté, il relève et appel mais perd. La dépositaire gagne en appel. Pour exclure sa qualité d'expéditeur, la Cour se fonde sur plusieurs éléments :

1) La lettre de voiture, où il apparaissait 5 fois comme remettant, 5 en qualité d'expéditeur, les 5 dernières mixant les deux appellations ;
2) le fait qu'il n'était pas propriétaire des marchandises mais simple dépositaire ;
3) L'absence de convention avec le transporteur, dont Potato, dépositaire, était le seul cocontractant. Simple remettant, le défendeur n'était ni expéditeur ni donneur d'ordre.

Subsidiairement, pour répondre aux conclusions invoquant l'absence de preuve de la subrogation du demandeur dans les droits du transporteur effectif, la Cour retient que la preuve du paiement des sous-traitants n'était pas rapportée.

Cette jurisprudence a été rapidement critiquée. En droit des transports, le « remettant n'existe pas : c'est une créature réglementaire dont le nom doit figurer sur la lettre de voiture quand l'expéditeur n'est pas mentionné[979]. Si l'argument tenant à la propriété des marchandises n'était pas pertinent[980], le client Terrier aurait pu faire figure d'expéditeur apparent, confiant les envois au transporteur, « d'autant que les lettres de voiture ont une force probante toute relative. Toutefois, compte tenu de l'absence de lien contractuel direct, la qualité d'expéditeur était tangente à l'espèce »[981]. Par rapport à l'allusion à la subrogation dans l'espèce, on reproche au juge de ne pas aller jusqu'à se

[978] CA Orléans, 8 mars 2018, n° 16/03978, Trafilog c/ Terrier-Richard ; jugement déféré : T. com. Orléans, 27 oct. 2016).

[979] Voy. art. 9 arrêté du 09 nov. 1999.

[980] La vente est un contrat distinct du transport

[981] « Action directe, le remettant sauvé », *BTL*, n° 3682, 19 mars 2018, p. 158

rappeler que la Cour de cassation a reviré en réservant l'action directe à qui accomplit personnellement le déplacement, après avoir admis que l'affréteur (ou le commissionnaire) ayant payé ses sous-traitants héritait de leurs droits[982].

L'affréteur qui paie son sous-traitant bénéficie-t-il de l'action directe ?

La jurisprudence a reviré : après l'avoir admis, on l'a dit (p. 245 – 211), elle a fait marche-arrière, et considère désormais que l'action directe est réservée à qui accomplit personnellement le déplacement : il était une fois, chargé d'acheminer des marchandises, le transporteur est confronté au redressement judiciaire de l'expéditeur. Usant de la garantie légale et d'ordre public conférée par l'article L. 132-8 du Code de commerce, il s'adresse au destinataire et obtient une injonction de payer. Aussitôt, l'adversaire fait opposition et prétend que le demandeur n'est pas voiturier. Passant outre, le tribunal se fie à la lettre de voiture constatant le contrat et voit que le demandeur y figure comme transporteur. En résulte la condamnation du destinataire à payer 1400 €, un pourvoi qui fait tourner le vent. Pour casser le jugement, la Cour de cassation estime que le voiturier est celui qui effectue personnellement le déplacement et non la personne portée sur la lettre de voiture dont les mentions n'ont qu'une valeur probante relative : « Mais attendu que le voiturier s'entend du professionnel qui effectue personnellement la prestation, de déplacement de la marchandise ; qu'ayant relevé que la société S transport Paris-Athis avait sous-traité l'exécution de la prestation à une autre société, sans effectuer personnellement le déplacement de la marchandise, le tribunal en a exactement déduit qu'elle n'avait pas la qualité de voiturier pouvant bénéficier de l'action en garantie de l'article L. 132-8 du Code de commerce »[983]. Cette jurisprudence « inquiétante » qui soulève la question de la notion de voiturier et la foi due aux lettres de voiture semble se tourner de l'esprit de la loi « Gayssot » à savoir la garantie de paiement du prix de prestation, par trouver un ou deux débiteur(s) au voiturier impayé[984]. Paradoxalement, elle avait admis que le commissionnaire ou affréteur ayant payé le transporteur bénéficiait de la loi « Gayssot » par

---

[982] « Action directe, le remettant sauvé », Obs., *BTL*, n° 3682, 19 mars 2018, p. 159

[983]Cass com., 15 nov. 2016, n° 5-13.999, *BTL*, n° 3676, 5 févr., 2018, p. 51

[984] Dans ce sens, TILCHE Marie, « Madame meurt… », *BTL*, n° 3676, 5 févr., 2018, p. 51 : « si le commissionnaire ne peut régler le prix à la place du transporteur sans l'avoir réglé, rien ne l'empêche quand il l'a défrayé : au transporteur de faire ensuite ce qu'il veut de sa créance ; quand au règlement, de l'affréteur agit pour le commanditaire du transport, débiteur naturel du prix comme le destinataire partie d'emblée au contrat de transport.

subrogation; lorsque le commissionnaire a réglé le prix du transport au voiturier, il est subrogé dans leurs droits et comme tel fondé à actionner directement le destinataire en paiement[985]. Même en présence de l'expéditeur solvable, le voiturier subrogé peut agir contre le destinataire car, l'exercice de l'action directe du commissionnaire n'est pas subordonné à la preuve de la défaillance de son donneur d'ordre [986] ; la subrogation n'ayant lieu qu'à concurrence de la somme versée au transporteur, laquelle ne peut comprendre que le prix du transport à l'exclusion du commissionnaire[987]. Pour cela, le commissionnaire doit évidemment apporter la preuve du paiement du transporteur[988].

En revanche, si la réponse sur l'affréteur, commissionnaire est floue quant au bénéfice de l'article L. 132-8 du c. com., il en va autrement pour l'expéditeur, l'action directe étant réservée exclusivement au transporteur. La jurisprudence considère justement que l'expéditeur subrogé dans les droits du transporteur substitué pour l'avoir payé de son fret, n'acquiert, du fait de cette subrogation, ni la garantie de paiement, ni aucun droit à l'égard du cessionnaire[989]. C'est ainsi qu'en 1998 les transporteurs émerveillés découvraient la loi Gayssot et sa garantie fétiche. Voilà qu'au temps de défaillances, ils pouvaient s'adresser à l'expéditeur et/ou au destinataire pour obtenir paiement. Après un succès, le filon s'est peu tari, la meilleure parade étant de se dire étranger au contrat. Elle a fait florès quand il s'agissait de filiales qui renvoyaient la balle à leurs « sœurs ». Inversement, les voituriers pâtissaient de l'effet « groupe », d'autant, qu'à petits pas, la Cour de cassation réservait exclusivement l'article L.132-8 du Code de commerce à l'auteur du déplacement.

Pourtant, si la loi de 1998 règle une difficulté, il n'en demeure pas moins de questions qui surgissent : De prime abord, au plan national, promulguer une telle action n'est – il pas d'autoriser en quelque sorte un double paiement du prix du transport ? La loi est-elle juste vis à vis de celui n'est qu'un simple

---

[985]Cass. Com. 2 juin 2004, *Bull. civ*. IV, n° 114 ; *D.* 2004, 2492, note BON-GARCIN ; dans le même sens *RDC* 2004, 997, obs. DELEBECQUE

[986] Orléans, 19 janv. 2006, *BICC,* 2006, n° 819 ; *D*. 2007, *Pan.* 117, obs. KENFACK

[987] Idem, Orléans, 19 janv. 2006, *BICC*, 2006

[988]Cass. Com., 09 mai 2007, *RD trans.* 2007, n° 152, obs. BON-GARCIN.

[989]Cass. Com., 13 nov. 2007, *Bull. civ.* IV., n° 245 ; *D.* 2007, *AJ.* 3004, obs. DELPECH ; *RD trans.* 2008, n° 2 obs. DELEBECQUE : « Celui est subrogé dans les droits du voiturier pour l'avoir payé de son fret n'acquiert pas, du fait de cette subrogation, la garantie de paiement instituée par l'article L. 132-8 du c.com, réservée exclusivement au transporteur ».

envoyeur de la marchandise ? Ensuite au plan international, on sait bien que la CMR s'applique obligatoirement au transport international des marchandises en provenance ou à destination d'un État partie à la convention. Alors comment la loi française doit s'appliquer dans un tel transport international, alors même que le transporteur n'est pas français ? N'y en a-t-il pas conflit avec la CMR ?

In fine, on note que l'action directe en paiement, sur le fondement de l'art. L.132-8, se prescrit par un an, sans préjudice des cas prévus à l'article L. 133-6, al. 2[990]. Sauf s'il en a été convenu autrement l'article L. 132-6 n'étant pas d'ordre public.

SECTION II. Le privilège mobilier spécial du transporteur :

Le régime juridique du privilège (§I) et sa mise en œuvre (§II) constitueront cette section.

§ I. Le régime juridique de privilège du voiturier :

Par là, nous voulons parler des sources du privilège (I), son assiette (II), ses attributs (III) et l'extinction du privilège (IV).

I. Les sources :

Aux termes de l'article 2324 du Code civil, « le privilège est un droit que la qualité de la créance donne à un créancier d'être préféré aux autres créanciers, même hypothécaire ». Au demeurant, les privilèges ne peuvent être établis que par la loi et les dispositions qui les établissent doivent être interprétées restrictivement [991], d'où l'appellation, « sûreté légale ». Ils sont spéciaux mobiliers et généraux ; en cas de conflits, les privilèges spéciaux mobiliers l'emportent sur les privilèges généraux, sauf dérogations prévues par la loi.

En gage de sûreté de la créance née du déplacement de la marchandise, un privilège mobilier spécial est mis à la disposition du transporteur par l'article 15 § 4 de l'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandise par route (AUCTMR) : « Le transporteur a un privilège sur la marchandise transportée pour tout ce qui lui est dû, à condition qu'il y ait un lien de

---

[990] « Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 1269 du Code de procédure civile, sont prescrites dans le délai d'un an. » (Art. L 133-6 al. 2 C. com).

[991] Com. 19 déc. 2006, *Bull. civ*. IV, n° 264

connexité entre la marchandise transportée et la créance »[992]. On retrouve la même disposition à l'article 185 de l'AUS.

En France, la loi du 06 février 1998 précitée, instaure un « nouveau privilège »[993] du voiturier qui s'ajoute à celui de l'article L132-2 du Code de commerce reconnu au commissionnaire. Désormais, en vertu de l'article L.133-7 du Code de commerce, « Le voiturier a privilège sur la valeur des marchandises faisant l'objet de son obligation et sur les documents qui s'y rapportent pour toutes créances de transport, même nées à l'occasion d'opérations antérieures, dont son donneur d'ordre, l'expéditeur ou le destinataire restent débiteurs envers lui, dans la mesure où le propriétaire des marchandises sur lesquelles s'exerce le privilège est impliqué dans lesdites opérations » [994] . Il faut préciser que dans la créance privilégiée du commissionnaire sont compris, avec le principal, les intérêts, commissions et frais accessoires.

Par rapport au fondement, on s'accorde à dire qu'il repose sur un gage. Ainsi, « par la médiation du contrat de transport, le transporteur détient les marchandises de l'ayant droit en vertu d'un gage tacite »[995].

II. L'assiette du privilège :

De même que le privilège du bailleur d'immeuble porte sur tous les meubles garnissant la maison[996], ce privilège du transporteur nantit donc toutes les sommes dues au transporteur et portant sur l'ensemble de l'opération de transport, principale ou fret proprement dit, annexes et accessoires, notamment : emballage, manutention, frais d'immobilisation du véhicule,

---

[992] France, en ce qui concerne le privilège du commissionnaire de transport et celui du voiturier, voy., art. L132-2 et L.133-7 du Code du Commerce. Aussi, voy. CACHARD, « Reforme du privilège du commissionnaire et de celui du transporteur ou voiturier », Mélanges Goubeaux, Dalloz-LGDJ, 2009, p. 55.

[993] Dans l'ancien système, le voiturier bénéficiait un privilège qui ne garantissait que les seules créances afférentes au transport en cours (art. 2102-6, C. civ.).

[994] Pour une illustration de cet article, voy. DELEBECQUE, « L'amélioration des conditions d'exercice de la profession de transporteur routier, *D. affaire* 1998, 870

[995] BOKALLI (V. E), et SOSSA (D. C), *Droit des contrats de transport de marchandises par route, op. cit*., p. 64, n° 228

[996] Cela est valable même si ces meubles appartiennent à des tiers. Ceux-ci, ne peuvent prétendre écarter les effets du privilège qu'en démontrant que le bailleur connaissait l'origine des meubles au moment de leur introduction dans l'immeuble. Dans ce sens, *RLDC* 2009/63, n° 3537, obs., Marraud des Grottes ; com. 16 nov. 2010, *Bull. civ*. IV, n° 178 ; *D*. 2010, Actu, 2828

camionnage, magasinage et voir primes d'assurance et même droits, taxes, frais et amendes de douane, etc.[997].

Le privilège s'exerce sur l'ensemble de la marchandise transportée, et en règle, indifféremment à son propriétaire et à sa valeur. Cela est valable même en cas de disproportion ou déséquilibre entre la créance privilégiée et la valeur de la marchandise. La doctrine reconnait qu'aucun reproche ne peut être fait au transporteur d'exercer un droit de rétention « excédentaire » ou « abusif » et, au demeurant, « indivisible », dès lors que l'ayant droit à la marchandise a toute latitude de consigner le montant de la créance et de libérer ainsi sa marchandise[998].

Toutefois, la jurisprudence a pu considérer que le privilège du voiturier ne garantit que les créances nées du transport proprement dit, « à l'exclusion de celles qui résulteraient d'un contrat de dépôt (stockage) et des transports ponctuels réalisés en sous-traitance »[999]. En effet, le dépôt-conservation nous semble pouvoir donner naissance au privilège, si les frais exposés aient eu pour résultat de profiter aux créanciers en prévenant par exemple la perte totale ou partielle de leur gage[1000]. Dans cet ordre d'idées, le bénéfice du privilège doit être refusé à celui qui a fait ou contribué à faire naitre une créance dans le patrimoine du débiteur. C'est ainsi qu'il doit être accordé au réparateur d'un camion qui a procédé au remplacement du moteur[1001]; mais ce transitaire qui a avancé à un commerçant les frais de transport à l'étranger des marchandises périssables ne bénéficie pas du privilège de l'art. 2102 §3, dès lors que les juges du fond constatent que, « si les ventes conclues à l'étranger étaient particulièrement avantageuses, il n'est nullement démontré que sans elles le débiteur n'aurait pas pu écouler sur le marché intérieur des marchandises qui n'étaient pas en péril imminent »[1002]. Des frais faits pour la conservation de la chose constituent des créances bénéficiant d'un privilège mobilier spécial, mais sans droit de suite. C'est-à-dire notre réparateur qui en

---

[997]Voy. Article L 133-7 alinéa 2

[998] Dans le même sens, Putzeys, *Le contrat de transport routier de marchandises*, *op. cit*., p. 211, n° 636. Également, NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, *op. cit.*, p. 142, n° 247

[999] Paris, Pôle 1, ch. 2, 20 juin 2013, *in BTL* 2013, p. 509.

[1000] En droite ligne avec le privilège limitativement accordé par l'article 2102, §3 du Code civ.

[1001] Cass. Com. 12 janv.1988, *Bull. civ.* IV, n° 23.

[1002] Cass. Com., 11 dec. 1968, *Bull. civ*., IV, n° 356.

raison de la vente du camion réparé aura perdu son privilège portant sur ce bien, ne peut plus faire valoir aucun droit de préférence sur l'ensemble du patrimoine du débiteur[1003].

III. Les attributs du privilège du voiturier:

En outre, s'agissant des attributs du privilège, « pas plus que le droit de rétention »[1004], le privilège ne confère au transporteur le droit de disposer de la marchandise et de se faire payer sur les causes de la vente. Le droit de rétention est une exception ; le privilège est une préférence à faire reconnaitre. Par suite, il incombe au transporteur d'agir simultanément en paiement de sa créance pour se munir d'un titre exécutoire qui lui permettra de faire vendre aux enchères publiques la marchandise qu'il détient[1005].

IV. L'extinction du privilège :

Le privilège mobilier spécial ne survivra pas, à la livraison de la marchandise. *In fine*, le privilège conféré par l'article 15 alinéa 3 et l'article L.133-7 du Code de commerce, au transporteur de marchandises non payé lui donne le droit de se faire payer par préférence sur le prix provenant lorsqu'il en a encore la possession. Comme le droit de rétention, le privilège du voiturier, s'éteint par la livraison de la chose (v. p. 233). Il n'est pas tenu de livrer la marchandise sauf si une caution lui est fournie par le destinataire[1006]. Ceci dit, si le prix est dû au destinataire, le transporteur qui n'en exige pas l'exécution avant la livraison perd son droit de réclamation et *in fine* son privilège[1007]. La loi ne l'autorise pas à poursuivre le recouvrement de sa créance contre les tiers acquéreurs des effets[1008], car simplement il ne dispose pas d'un droit de suite.

[1003] Dans le même, Cass. Com, 20 juin 1978, *Bull. civ*. IV, n° 174.

[1004] En ce qui concerne le privilège et droit de rétention du voiturier, voy. JAMIN, *RTD civ*, 1998, 502 ; ZERBO *D.* 2001, p. 2290.

[1005] NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, *op. cit.*, p. 142, n° 247.

[1006] Article 13 alinéa 3, Acte uniforme.

[1007] Article 15 alinéa 3

[1008]Civ 19 févr. 1894, *GAJC*, 11ème éd. n° 284 ; *D.* 1894, 1, 413.

§ II. La mise en œuvre du privilège du voiturier :

Les conditions de mise en œuvre (I) seront suivies par l'opposabilité du privilège (II), et la question du cumul privilège et rétention (III).

I. Les conditions de mise en œuvre :

Pour l'exercice de la garantie de paiement privilégié, l'Acte uniforme pose deux (2) conditions :

1. Elle doit poser sur la marchandise qui a été transportée, elle-même ; Ceci dit que de toute hypothèse, l'assiette ne peut constituer de marchandises correspondant à des opérations antérieures ou ultérieures. Le privilège mobilier spécial recouvre la marchandise objet du contrat, sans égard à son propriétaire[1009] et à sa valeur, cela même s'il y a déséquilibre entre la créance privilégiée et la valeur de la marchandise[1010]. En aucune manière, il ne peut concerner autres marchandises.
2. Il doit exister un lien de connexité entre cette marchandise et la créance dont le recouvrement est recherché. Celui-ci doit s'entendre dans le même sens que pour le droit de rétention (v. p. 231).
   Condition apparemment simple dans la théorie, mise en pratique n'est pas démuni de problèmes. Il sera simple, note maître NGAMKAN[1011], dans l'hypothèse d'un envoi unique réalisé sous couvert d'une lettre de voiture unique, l'exigence de connexité peut s'avérer difficile à appréhender, notamment lorsque, pour l'exécution d'un contrat unique de transport, on a eu recours à des envois différents couverts par de lettres de voiture distinctes, c'est-à-dire dans le cas où une série de transports, formant un tout dans l'esprit des parties, se trouve en fait fractionnée en plusieurs expéditions. La réponse à ce problème réside dans la notion « d'unité d'expédition » mise en lumière par le doyen RODIÈRE[1012] ou « d'unité de contrat de transport »[1013]. Ainsi, s'il s'agit d'une masse divisée en

---

[1009] Admission dans le droit maritime, Cass. Com. 20 mai 1997, *Bull. Civ.* IV, n° 153

[1010] NKAMKAN Gaston, Le contrat de transport routier des marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne, L'Harmattan, *op. cit.,* p. 143, n° 247.

[1011] NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, *op. cit.* , p. 141

[1012] RODIÈRE René, *Transports terrestres et aériens*, *op. cit.* p. 543, n° 483.

[1013] BOKALLI (V.E) D.C. Sossa, OHADA, *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, *op. cit*. p. 64, n° 229.

plusieurs envois pour des motifs techniques[1014]ou juridiques[1015], mais sous le couvert d'un seul et même contrat, alors le fret est unique et est garanti par un privilège ayant pour assiette la masse entière et, en particulier, la dernière partie de celle-ci chargée sur un seul véhicule, le fret ne pouvant, dans ces conditions, être saucissonné. En revanche, si le fret n'a été convenu, que par envoi, l'ensemble des frets ne saurait être recouvré sur un seul envoi[1016].

Face à ce problème, qui semble tourmenté M. NGAMKAN, il faut prendre en considération le document de transport sous l'égide duquel les marchandises voyagent et de considérer que « l'ensemble des marchandises qui font la matière d'un document donné constitue l'assiette du privilège des frais de transport et des frais accessoires au transport exposés en ce qui concerne chacune d'elles »[1017].

Par ailleurs, devant un opérateur exerçant habituellement plusieurs activités[1018], il séant de déterminer en quelle qualité juridique il est intervenu pour décider du privilège qu'il est fondé à revendiquer[1019].

II. L'opposabilité du privilège du transporteur :

Par rapport à l'opposabilité, est-on en mesure de se demander : quel sera le sors des marchandises se trouvant dans le convoi mais appartenant au tiers ? Au demeurant, comment faire lorsqu'un ou plusieurs créanciers ont également un privilège sur la marchandise ?

Sur le sors des marchandises se trouvant dans le convoi mais appartenant au tiers, la jurisprudence a eu l'occasion de répondre, dans une affaire maritime, commentée par le professeur DELEBECQUE : « Le privilège du fréteur, institué par l'art. 2 de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, s'exerce sur toutes les marchandises chargées à bord du navire affrété, qu'elles soient la propriété de l'affréteur débiteur du fret ou d'une autre personne, mais seulement dans la mesure où celle-ci est encore

---

[1014] Impossibilité de charger le tout sur un seul véhicule.

[1015] Destinataires différents.

[1016] PUTZEYS, *Le contrat de transport routier de marchandises*, *op. cit.*, p. 210, n° 635.

[1017] RODIERE René, *Transports terrestres et aériens*, *op. cit*. p. 544, n° 483.

[1018] Commissionnaire de transport, transporteur, manutentionnaire-acconier.

[1019] Cass. Com., 3 oct. 1989, *in Bill. Civ*. IV, n° 244 ; Rennes, 5 juin 1986, *BT*, 1986, 631 ; Paris, 17 déc. 1971, *BT*, 1972, 55.

redevable de la somme due en exécution du contrat conclu pour leur déplacement »[1020].

Cette solution ne convainc pas en mode routier, car il faut distinguer si le transporteur connaissait ou non en amont l'existence de la propriété du tiers dans le convoi. Dans l'hypothèse où le transporteur était ou pouvait être au courant, cette marchandise doit échapper à la saisie. Dans ce cas, le donneur d'ordre démontre que le transporteur connaissait l'origine des marchandises en question au moment de leur introduction dans le convoi. Personne n'ose reprocher au transporteur d'avoir omis d'effectuer des vérifications tendant à rechercher l'identité du propriétaire de chaque marchandise inclue dans l'envoi, car il n'est pas tenu de le faire[1021]. A ce stade, il faut dire que ce droit de privilège nouveau se révèle d'un maniement délicat, quand on s'aperçoit que Mme BON-GARCIN, Mrs BERNADET et DELEBECQUE enseignent qu' « avant d'exercer son privilège, le transporteur doit rechercher qui est le propriétaire effectif de la marchandise, puis s'assurer de son implication dans les transports impayés »[1022]. En revanche, il n'est pas discutable que la connaissance ultérieure par le transporteur du droit de propriété d'un tiers ne fait pas obstacle à l'exercice du privilège qui s'attaque à toutes les marchandises[1023].

Lorsqu'un ou plusieurs créanciers ont également un privilège sur la marchandise objet du privilège du voiturier, on appliquera l'article 107 de l'AUS, le privilège étant fondé sur le gage[1024]: « lorsqu'un même bien fait l'objet de plusieurs gages successifs sans dépossession, le rang des créanciers est déterminé par l'ordre de leur inscription » ; ou bien « lorsqu'un bien donné en gage sans dépossession fait ultérieurement l'objet d'un gage avec dépossession, le droit de préférence du créancier gagiste antérieur est opposable au créancier gagiste postérieur lorsqu'il a été régulièrement publié et

---

[1020] Cass. Com. 20 mai 1997, *Bull. Civ*. IV, n° 153 ; *R*., p. 261 ; *JC* 1998, I. 149, n° 23, obs. DELEBECQUE.

[1021] V. le devoir de vérification du transporteur et ses limites, p. 77 et s.. Appliqué au bail d'immeuble, « il ne saurait être fait grief au bailleur d'avoir omis d'effectuer des vérifications sur l'identité du propriétaire des meubles garnissant les lieux loués », Orléans, 9 mars 1978, *JC, N* 1980, II. 256. Pour en savoir plus, MALINVAUD, Mélanges Voirin, LGDJ, 1967, p. 576.

[1022] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, Précis, Dalloz, 2ème éd., 2018, p. 403, n° 449

[1023] Dans le même sens, Civ. 3ème, 4 févr. 1976, *Bull. civ* III, n° 47.

[1024] En ce sens, BOKALLI (V. E), et SOSSA (D. C), *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, *op. cit*., p. 64, n° 228

nonobstant le droit de rétention de ce dernier »; ou encore « lorsqu'un bien donné en gage avec dépossession fait ultérieurement l'objet d'un gage sans dépossession, le droit de rétention du créancier gagiste antérieur est opposable au créancier postérieur qui ne pourra prétendre exercer ses droits sur le bien, tant que le créancier antérieur n'aura pas été entièrement payé ».

À défaut de telle disposition, on réglerait par le droit commun. La préférence se règle par les différentes qualités de privilèges au regard de l'art. 2325 du C. civ. Les créanciers privilégiés qui sont dans le même rang, sont payés par concurrence[1025]. En effet, le privilège du voiturier se classe parmi ceux qui sont fondés sur l'idée de nantissement et en suit le sort, donc c'est le voiturier qui remporte. Il permet au transporteur de saisir la marchandise et de se faire payer par préférence sur le prix dégagé par la vente de ladite marchandise[1026]. Dans le même sens, la Cour de cassation a jugé dans son arrêt du 8 juillet 1981 que, le privilège du commissionnaire de transport prime celui du vendeur de meubles et ce commissionnaire peut, lorsqu'il a pris régulièrement possession de la marchandise à transporter, opposer son privilège au vendeur de cette marchandise, même s'il sait que celui-ci n'a pas été payé[1027].

III. Le cumul privilège et rétention :

S'il est vrai que ces deux garanties sont « très fortement imbriquées », et ne sont pas exclusives l'une de l'autre, elles sont cependant juridiquement indépendantes[1028]. Comme nous venons de voir, le privilège confère un droit de préférence sur la valeur de la chose en paiement de la créance, alors que le droit de rétention suppose une détention matérielle de la chose. Leurs conditions de mise en œuvre sont également distinctes.

A été posée la question de savoir si peuvent jouer ensemble en guise de garantie de paiement : le privilège et le droit de rétention. La réponse est négative. La Cour de cassation considérant aujourd'hui à propos du privilège, que la rétention n'en était pas l'attribut, alors qu'elle l'admettait sans problème auparavant. Le privilège du voiturier exclut la rétention, car l'article 2286 du

---

[1025] Article 2326 du C. civ.

[1026] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op.cit*., p. 403

[1027] Cass. Com., 8 juil.1981, *Bull. civ*. IV, n° 311

[1028] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op.cit*., p. 402.

Code civil est sans application au contrat de transport gouverné par l'art. L.133-7 du Code de commerce [1029]. Le risque d'une acceptation sera la « double peine », allant à l'encontre de la règle « *non bis in idem* ». Toutefois, l'exercice du droit de rétention opérée antérieurement aux prestations dont le paiement est demandé est valable [1030].

Mais pour terminer, tout comme le droit de rétention, le privilège du voiturier s'exerce de bonne foi [1031].

[1029] La non application de l'art. 2286 du C. civ. est vivement critiquée : Obs. « Privilège Vs droit de rétention », *BTL*, n° 3682, 19 mars 2018, p. 160.

[1030] CA Versailles, 12ème Ch., 6 mars 2018, n° 16/08383 ; obs., *BTL*, n° 3682, 19 mars 2018, p. 160.

[1031] En ce sens, *BTL* , n° 3696, 25 juin 2018, p. 381

Conclusion 1ère partie :

Le devoir d'« information », de donner des « instructions » ou de « déclaration » apparait à plusieurs reprises dans l'exécution du contrat de transport : Ce devoir tient plus le donneur d'ordre, obligé de fournir, pour rappel: les noms et adresses complètes ainsi que les numéros de téléphone et télécopie de l'expéditeur et du destinataire, les noms et adresse complètes ainsi que télécopie des lieux de chargement et de déchargement lorsque ces derniers diffèrent de ceux indiqués ci-dessus, le nom du donneur d'ordre, les dates et si besoin, les heures de chargement et de déchargement, les heures limites de mise à disposition du véhicule en vue du chargement et du déchargement ; la nature très exacte des marchandises, le poids brut, les marques, le nombre de colis, d'objets ou de support de charge (palettes, roll,…) qui constituent l'envoi ; le cas échéant, les dimensions des colis, des objets, ou des supports de charge présentant des caractéristiques spéciales ; s'il y a lieu, le métrage linéaire de plancher, ou le volume nécessaire ; La spécificité de la marchandise quand elle requiert des dispositions particulières (marchandise dangereuse, denrées périssables,…) ; Les modalités de paiement (port payé ou port dû) ; Les autres modalités d'exécution du contrat de transport (livraison contre-remboursement, déclaration de valeur, déclaration spéciale d'intérêt à la livraison,…) ; les numéro de commande de références et l'envoi quand ces informations sont nécessaires à la bonne exécution du contrat, le cas échéant les prestations annexes convenues et leurs modalités d'exécution. Enfin le donneur d'ordre doit fournir au transporteur en même temps que la marchandise, les renseignements et les documents d'accompagnement nécessaires à la bonne organisation d'une opération de transport tels que s'il y a lieu, régie, douane, police, marchandises dangereuses, à défaut sa responsabilité serait engagée.

L'expéditeur est libéré de son obligation d'information si le défaut de délivrance est imputable au transporteur qui a refusé de prendre en compte les renseignements ou qui n'a pas exécuté les instructions ou bien s'il l'a mal exécuté.

Sous réserve du devoir de discrétion, cette obligation est le fondement même de l'exécution de bonne foi du contrat de transport. La réticence [1032] de

[1032] Elle suppose « le silence gardé par le cocontractant sur une circonstance ou un fait que la victime était excusable de ne pas connaitre ». LACOSTE, not. Soc. 1er avril 1954, *J.C.*., 1954, II, 8384 ; Pour la réticence dolosive, voy. FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, *op. cit*, p. 167 et s.

s'informer peut être constitutive d'un dol, lorsqu'elle avait pour but de tromper le cocontractant. La jurisprudence décide le plus souvent que le caractère dolosif de la réticence d'un contractant rend excusable l'erreur du contractant.[1033] On l'a vu, qu'il ne faut pas confondre avec obligation de conseil[1034]. Cette derrière désigne une obligation pesant sur un contractant professionnel d'éclairer le client non initié sur l'opportunité de passer la convention, de s'abstenir ou de faire tel autre choix[1035]. Le garagiste, par exemple, doit suggérer un échange standard et non effectuer d'autorité des réparations couteuses excédant la valeur du véhicule. Dans la terminologie comme dans son emploi, la jurisprudence hésite entre les deux notions. L'obligation de conseil est très rarement distinguée de l'obligation d'information (ou devoir de renseignement), laquelle, exclusive de tout avis, consiste à instruire le partenaire, objectivement et complètement, sur l'objet du contrat, afin qu'il puisse décider en connaissance de cause. Mais, il faut noter que, ne pèse pas sur le transporteur de telle obligation. Il n'est pas, en règle[1036], obligé de conseiller son client, qui d'ailleurs, faut-il rappeler, est un professionnel. Toutefois, le transporteur ne doit, à peine d'engager sa responsabilité, prendre aucune initiative, sans aviser son donneur d'ordre et de demander des instructions[1037]. Le juge vérifiera s'il a respecté les instructions données, dans le cas où il était impossible de prendre instructions, si le transporteur a agi en « bon père de famille ». Par la diversité du devoir de renseignements, nous avons vu que le législateur insiste sur le principe de bonne foi, et du devoir collaboration contractuelle.

Sur le paiement du prix, nous en déduisons qu'au finale, la vraie rémunération du transporteur ne sera connue qu'à la fin de l'opération de transport, puisque pouvant être révisé pour inclure les frais des prestations annexes et accessoires, variation du prix du carburant, le frais d'infidélité du chargeur, immobilisation du véhicule, s'il y a lieu. Une fois établie dans le respect de la

---

[1033]Civ. 1ère, 23 mai 1977, *Bull. civ.,* I, n° 244, p. 191 : « ayant retenu que c'était le silence du vendeur, qui revêtait un caractère dolosif, qui avait provoqué l'erreur de l'acquéreur, la Cour d'appel a, par là même justifié le caractère excusable qu'elle a reconnu à cette erreur ». La doctrine est en accord avec l'hypothèse : « L'annulation d'un contrat pour erreur du demandeur sur sa propre prestation devient possible lorsque cette erreur a été engendrée par un dol », FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les contrats, essai d'une théorie*, *op.cit*., p. 167

[1034] V. La réticence dolosive, p. 100 et s.

[1035] *Lexique des termes juridiques*, 16ème éd., Dalloz, 2007

[1036] Il en serait autrement si le client était un consommateur.

[1037] C'est une espèce de subordination.

loi du juste prix, l'expéditeur aura un délai de trente (30) jours à compter de la date d'émission de la facture, pour effectuer le versement [1038]. Ce délai s'applique très largement aux transporteurs routiers des marchandises comme aux loueurs de véhicules avec ou sans conducteur, aux commissionnaires de transport, transitaires, agents maritimes et de fret aérien, courtiers de fret et commissionnaires en douane, ainsi d'ailleurs qu'aux transporteurs fluviaux.

Toutefois, les parties peuvent par une clause convenir d'un autre délai, ou aménager à leur guise, le point de départ du délai. Par exemple, décider que le paiement est exigible à la date de la réception de la facture, ou retenir la date de réception des marchandises ou d'exécution comme point de départ de ce délai [1039]. Dans ce cas, le délai convenu entre les parties pour régler les sommes dues ne peut dépasser 45 jours de mois, ou 60 jours à compter de la date d'émission de la facture [1040]. Les conditions de règlement doivent obligatoirement préciser les conditions d'application et le taux des pénalités de retard[1041]. Le texte précise que ces pénalités sont exigibles le jour suivant la date de règlement figurant sur la facture. Il ajoute que sauf disposition contraire qui ne peut toutefois fixer un taux inférieure à trois (3) fois le taux d'intérêt légal, le taux d'intérêt est égal aux taux d'intérêt fixé par la Banque centrale européenne à son opération de refinancement la plus récente majorée de dix (10) points de pourcentage, sachant par ailleurs, les pénalités de retard pour non paiement sont dues de plein droit, sans qu'un rappel soit nécessaire, et sans avoir à être indiquées dans les conditions générales des contrats[1042]. Inversement, le transporteur qui accepte de cumuler les retards de paiement risque d'engager sa responsabilité vis-à-vis du destinataire débiteur des impayés[1043].

Le fait de ne pas respecter les délais de paiement est aujourd'hui sanctionné, en principe uniquement sur le plan civil [1044]. Mais, le transporteur routier

---

[1038]C. com , art. 441-6 al. 1; *Idem*, Code trans., art 1432-14

[1039] Dans ce sens, voy, Code com., art., L.441-6, al.5

[1040] C. Com, art. L. 441-6 al. 2

[1041]C. Com, art. L. 441-6 al. 2

[1042] Cass. Com., 3 mars 2009, *Bull. civ.* IV, n° 31.

[1043] Dans ce sens, Lyon, 2 juin 2012*, Bull. Trans.*, 2012, p. 443

[1044] Sur ce point, voy., BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*., p. 310, n° 324.

impayé est tranquille, car le paiement du prix est légalement pourvu de garanties, de telle sorte qu'il n'aurait pas besoin de garanties conventionnelles, gage et cautionnement dûment organisés en mode aérien. En garantie de paiement, on y trouve : le droit de rétention, l'exception d'inexécution, le privilège, l'action directe du voiturier. Si la question de cette dernière est floue au regard de l'Acte uniforme sur le contrat de transport routier des marchandises, et la CMR, elle ne pose pas de difficultés majeures en France depuis la loi Gayssot. Ce qui reste problématique, non moins important, c'est la nature exacte de cette action. La Cour de cassation ayant recours dans ses motivations, tantôt à l'action directe, tantôt à la notion de garant, sans nécessairement lier les deux et sans leur donner une signification précise. Tout au plus, dans ce contexte, certains auteurs suggèrent que l'action directe a un effet procédural et opère, on l'a vu, comme une voie d'exécution simplifiée[1045]. Néanmoins, dans la mesure où elle s'exerce non pas contre le débiteur du débiteur principal, mais contre des garants, cela engendre certaines difficultés. Ce flou juridique, guère favorable à la sécurité contractuelle, prête également à la controverse. Il serait très utile de connaitre la nature de l'action directe du voiturier : s'agit-il d'un simple mécanisme de solidarité passive entre l'expéditeur et le destinataire garants du prix du transport ? Ou une garantie indépendante, ou une simple garantie commerciale ? Aucune certitude à ce stade, la question n'ayant jamais été abordée par la Cour de cassation, et les auteurs sont divisés[1046]. Suivant Mrs SIMLER et DELEBECQUE, la notion de "constitut" pourrait mieux rendre compte de la garantie de l'action directe ; le constitut étant considéré comme un engagement non accessoire de payer la dette d'autrui à titre de garantie[1047].

[1045] Voy. BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*., p. 407, n° 458.

[1046]Sur ce point, voy., PETIT F. *JC* 2004, comm. 973.

[1047] Sur ce sujet, voy. SIMLER Ph. et DELEBECQUE Ph., *op. cit*. p. 13, n° 13.

2ème PARTIE. L'INEXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES:

On parle de l'inexécution si le contrat n'est pas exécuté du tout ou s'il est mal exécuté. C'est le cas, lorsque la marchandise n'a pas été livrée, ou est livrée mais avec retard, perte ou avarie. Autrement dit, il y a l'inexécution si le résultat, entendu par le déplacement de la marchandise tel que convenu d'un point A à un point B, n'est pas atteint.

Nous abordons cette partie sous l'angle des sanctions qu'encourt le fautif (titre I) et les possibilités de libération du débiteur nonobstant l'inexécution (titre 2).

TITRE I. LES SANCTIONS DE L'INEXECUTION :

En cas de défaillance du débiteur, il est prévu une série de sanctions légales ou conventionnelles traitées depuis le Code Napoléonien. Dès lors, les parties peuvent valablement aménager dans leurs contrats des sanctions. Ces dernières très fréquentes dans les pratiques, dites des sanctions conventionnelles sont entre autres : clauses d'arrangement amiable, clause d'arbitrage, le compromis, clauses sur la mise en demeure, sur le délai d'action, clauses résolutoires, clauses de suspension, clauses limitatives de réparation, clauses pénales, clauses allégeant les obligations, clauses de non responsabilité, clause de non recours, etc.[1048]. Malgré leurs importances et par ce qu'elles ont été, pour la plus part, traitées de part et d'autre au fil de notre rédaction, nous mettrons l'accent, sur les sanctions légales, au nombre de trois (3) : la responsabilité contractuelle, l'exécution forcée, et la résolution judiciaire.

La responsabilité contractuelle peut être entendue dans deux (2) sens. Dans un premier, *stricto sensu*, elle tend à l'allocation de dommages et intérêts. Dans ce sens, sans doute par ce qu'elle est une sanction spécifique, et la plus importante statistiquement, la responsabilité contractuelle doit être étudiée à part (Sous titre I). Le second volet de la responsabilité, *lato sensu*, englobe : l'exécution forcée, la résolution pour inexécution ; il fait l'objet de sous titre II sous la bannière des autres sanctions.

[1048] Sur l'étude des sanctions conventionnelles, voy. DELEBECQUE Philippe, PANSIER, Frédéric-Jérôme, *Droit des obligations : Contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., LexisNexis, 2018, pp. 369-400.

SOUS TITRE I. LA RESPONSABILITE CONTRACTUELLE DU TRANSPORTEUR :

De Prime abord, précisons que le régime de la responsabilité du transporteur n'excède pas le cadre général de la responsabilité contractuelle dont il n'est qu'une espèce[1049]. Au demeurant, le droit des contrats des transports pouvait opter entre deux (2) systèmes de responsabilité, chacun consacré par les droits OHADA[1050] et français[1051].

Le premier d'entre eux est à base subjective; l'obligation de réparer le dommage né de l'inexécution est subordonnée ici à la preuve d'une faute du responsable. Tandis que le second nettement objectif, ignore en principe toute référence à la faute supposant au minimum l'attribution de l'inexécution dommageable à une personne, le débiteur[1052].

En cas de dommage constaté aux marchandises à lui confiées en vue du transport, le principe demeure celui de la présomption de sa responsabilité; Le transporteur devient responsable de plein droit, des dommages résultant de l'inexécution de son obligation de déplacement, en vertu des articles 16 de l'Acte uniforme et L.133-1 du C. com. Une responsabilité limitée par rapport à son montant et à sa durée au regard de l'article 18 de l'Acte uniforme[1053].

Sur le plan international, la responsabilité du transporteur est généralement présumée pour perte, avarie ou retard. C'est notamment des transports soumis à la CMR, des transports internationaux ferroviaires quelque soit l'infrastructure ferroviaire utilisée, excepté le transport ferroviaire de véhicules pris en tant que marchandises pour lesquels la preuve de l'absence de faute suffit selon l'article 24 §1 des RU-CIM 1999.

Ceci revient à établir que la cause du dommage est intervenue entre la prise en charge et la livraison, qui correspond à la période d'exécution de l'obligation

---

[1049]Sur ce point, voy. SIDIBE Ali, *Responsabilité objective du transporteur de marchandises par route, dans l'Acte uniforme de l'OHADA : approche comparée droits français et international*, mémoire, Master II, sous la dir. Evelyne MICOU, UPVD, 2014, p. 19

[1050] A.U.C.T.M.R., article 16 et s.

[1051] VINEY V.G, *Traité de droit civil, la responsabilité*, conditions, 1982, n° 438 et s.

[1052] « La faute sera l'inexécution par le fait du débiteur de l'obligation. Le débiteur y est responsable de plein droit ». VINEY V.G, *Traité de droit civil, la responsabilité*, p. 2, n° 4.

[1053]Dans le même sens, SERIAUX Alain, *La faute du transporteur*, 2è éd., *op. cit*., p. 311, n° 430.

de déplacement. Cette exigence se justifie par le fait que le dommage pourrait fort et bien être imputable à l'expéditeur ou aux destinataires. En revanche, une fois ces éléments établis, ils constituent l'inexécution de l'obligation de déplacement. Ce sera alors au transporteur de démontrer la présence d'une cause d'exonération[1054]. Une particularité du contrat de transport tient à ce que la perte et l'avarie constitue à la fois l'inexécution de l'obligation et le préjudice. Ceci ne se retrouve pas en cas de retard, où il faudra établir distinctement l'un et l'autre.

Ainsi, nous étudierons dans un 1er chapitre le régime de la responsabilité contractuelle et dans un second chapitre la mise en œuvre de la responsabilité contractuelle.

[1054] Sur ce sujet voy. PAULIN Christophe, *Droit des transports*, *op.cit*., p. 247, n° 486

CHAPITRE I. Le régime de la responsabilité contractuelle :

La responsabilité contractuelle ne pouvant s'analyser seulement comme un mode d'exécution de l'obligation contractuelle, nous nous intéressons uniquement à la responsabilité du transporteur.

Il faut noter d'ors et déjà que le concept de responsabilité contractuelle a été « critiqué », mais d'une manière excessive[1055]. Ce débat exclut de notre étude fait couler beaucoup d'ancre[1056]. Certains auteurs farouches défenseurs de la force obligatoire du contrat, considèrent que la responsabilité contractuelle n'existe pas, qu'il ne s'agit jamais que d'une exécution du contrat par équivalence, sous forme de dommages-intérêts, qu'il est inutile d'invoquer une « pseudo-responsabilité contractuelle et qu'il suffit de se référer à la notion d'exécution par équivalence du contrat [1057]. D'autres auteurs en revanche, refusent d'adhérer à cette théorie et soutiennent la nécessité du maintien de la responsabilité contractuelle, pour obtenir indemnisation complète : non seulement exécution, éventuellement par équivalent, du contrat inexécuté ou mal exécuté mais aussi réparation du dommage causé par cette inexécution[1058].

En tout état de cause, la Cour de cassation n'est pas hostile à la responsabilité contractuelle. Elle a souvent confirmé l'analyse de la responsabilité contractuelle en une vraie responsabilité, et notamment dans une décision mis en lumière par Mmes BUFFELAN-LANORE Yvaine, LARRIBAU-TERNEYRE Virginie, où elle identifie clairement les trois (3) conditions qui sont les constantes de la responsabilité civile : le fait générateur de la responsabilité, le dommage et le lien de causalité entre les deux[1059]. Elle rappelle très souvent, la distinction existant entre le droit à l'exécution de l'obligation contractuelle, qui est un effet direct du contrat et n'est donc nullement subordonné à la preuve d'un préjudice et le droit à réparation du

---

[1055]Voy. REMY Ph., « La responsabilité contractuelle, histoire d'un faux concept », *RTD civ*. 1997, p. 323 et s.

[1056]Voy. DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., LexisNexis, 2018,p . 654, n° 509 et s.

[1057] REMY (Ph.), LE TOURNEAU (Ph.), TALLON (D.), LETURMY (L), cités dans la bibliographie.

[1058] Dans ce sens, SAVAUX Éric, « fin de la responsabilité contractuelle ? », *RTD civ*. 1999, 1. ; Jourdain Patrice, « Faute civile et faute pénale », *Journée d'étude sur la responsabilité pour faute*, Le Mans, 17 janv. 2003, *RCA* juin 2003.

[1059] Civ. 1ère, *Bull. civ.* I, n° 276 ; *JC* 1998, IV, 3286. Cité, BUFFELAN-LANORE (Y), LARRIBAU-TERNEYRE (V), Droit civil, *Les obligations*, 14ème éd., Sirey, 2014, p. 547, n°1480

dommage contractuel, qui n'entre en jeu qu'à partir du moment où le créancier constate l'impossibilité d'obtenir l'exécution ou renonce à celle-ci mais qui suppose alors la preuve d'un dommage[1060].

Le législateur, à travers, l'article 1231.1 et s. du Code civil se montre clairement favorable à la responsabilité contractuelle, en ces termes : « Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, s'il ne justifie pas que l'exécution a été empêchée par la force majeure.

En ce qui nous concerne, la responsabilité contractuelle vise non seulement à assurer le respect du contrat, mais également à réparer tous les dommages causés par l'inexécution de telle ou telle obligation contractuelle[1061], vertu que la notion d'exécution par "équivalence du contrat" chère à M. REMY ne possède pas.

En tout état de cause, la responsabilité contractuelle a encore de l'avenir, nous traitons son fondement et sa nature (Section I) avant de voir ses conditions (section II).

SECTION I. Le fondement et nature de la responsabilité contractuelle :

Quelle que soit la législation en vigueur, il s'agit d'une responsabilité objective, basée sur la présomption de faute, elle-même fondée sur l'obligation de résultat du transporteur.

Le fondement de la responsabilité (§I), suivra la nature de la responsabilité contractuelle (§II).

§I. Le fondement de la responsabilité contractuelle:

La responsabilité contractuelle *stricto sensu* est synonyme de l'exécution par équivalent. En effet, lorsque le contractant refuse d'exécuter le contrat ou l'exécute mal, le créancier peut engager sa responsabilité afin d'obtenir une réparation. La réparation sera dans ce sens, les dommages et intérêts. La victime obtiendra ainsi une exécution et une réparation par équivalent : somme d'argent. Elle vise à compenser le dommage subi en raison de l'inexécution du contrat.

[1060]Voy. VINEY Geneviève, sous Civ. 3ème, 3 déc. 2003, et civ. 1ère, 9 juil. 2003, *JC* 2004, I, 163.

[1061] Voir également, dans ce sens, SAVAUX Éric, « La fin de la responsabilité contractuelle », *RTD civ.* 1999, p. 1.

Dans toutes les réglementations, la responsabilité du transporteur obéit aux mêmes principes [1062] : le transporteur est responsable du seul fait des dommages subis par les marchandises, retard ou défaut de livraison, qui constituent les cas d'inexécution de son obligation de déplacement. C'est la solution retenue notamment par le droit romain[1063], le Code civil[1064], l'Acte uniforme[1065] et la CMR[1066]. La complexité se manifeste en revanche dans les détails, chaque législation établit sur ces principes un régime plus ou moins complexe [1067]. Les solutions peuvent également se compliquer par des subtilités qui touchent à la mise en œuvre de la responsabilité[1068]. L'Acte uniforme se détache en mettant l'accent sur les spécificités que guère dans cette matière, le droit communautaire du contrat de transport routier de marchandises[1069].

Une responsabilité de plein droit pèse donc sur le transporteur en raison d'une obligation de résultat. Ce régime est simple dans son principe : une fois la preuve de l'inexécution rapportée, le transporteur doit indemniser l'ayant droit du dommage dans la limite des plafonds de responsabilité[1070], à moins qu'il n'établisse l'existence d'une cause d'exonération [1071]. Il faut préciser que l'absence de toute faute de la part du débiteur de l'obligation de résultat n'est pas une cause d'exonération, sauf dans les cas d'obligations de résultat dites « allégées ». C'est ainsi que dans le contrat de location, l'article 1732 du Code civil exonère le locataire qui n'a pas commis aucune faute, ou encore dans la

---

[1062] *Ibid.*, PAULIN Christophe, p. 246 n°483

[1063] SERIAUX Alain, 2ème éd. *Op. cit*., . 4

[1064] C. civ , art. 1784

[1065] AUCTMR, art.16

[1066] CMR, art.17

[1067] Sur la responsabilité du transporteur maritime : Paulette VEAUX Fournerie et Daniel VEAUX, B. Touré, « Responsabilité du transporteur », *Juris-Classeur Transport, fasc.*, 2005, 1266.

[1068] Par exemple pour le principe de la responsabilité, C. com. L.133-1.

[1069] BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA C. Dorothé, *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, *op. cit*., p. 83

[1070] PAULIN Christophe, *Droit des transports*, *op. cit*. p. 247, n° 485

[1071] SIDIBE Ali, *Responsabilité objective du transporteur de marchandises par route, dans l'Acte uniforme de l'OHADA : approche comparée droits français et international*, mémoire, Master II, sous la dir. Evelyne MICOU, UPVD, 2014, p. 20

plupart des contrats d'entreprise[1072]. L'obligation de résultat se distingue de l'obligation de moyen, dès lors qu'elle est stricte et dépourvue d'aléa, ce qui vaut notamment pour le transporteur. L'intérêt est que le débiteur est engagé dès l'instant que l'inexécution du contrat est constatée, ce qui l'oblige, pour s'exonérer, à établir la preuve que l'inexécution provient d'une cause étrangère comme la force majeure ou le fait du tiers, ou la faute du créancier qui libère totalement le débiteur, s'il est la cause exclusive du dommage ou partiellement si chacun a participé au dommage, ou bien la preuve d'un des cas exceptés[1073].

Ainsi, on est en mesure de mettre en exergue un tour d'horizon des réglementations sur cette notion qui suscite la curiosité. En effet, l'obligation de résultat n'a pas une définition textuelle précise, mais les textes, évoquent plutôt « l'obligation de déplacement »[1074]. Elle serait déduite du fait que le transporteur garantit la bonne fin de l'opération dont il se charge contrairement aux autres prestataires de service qui s'engagent semble-il, aux règles de l'art. Il s'engage ferme sur un résultat précis en prenant en charge la marchandise à l'amener au lieu de destination dans son état.

- **L'obligation de résultat dans l'Acte uniforme:**

L'article 16-1 de l'Acte uniforme en disposant que le transporteur est responsable de l'avarie, de la perte totale ou partielle qui se produit pendant la période de transport[1075], pose la présomption de responsabilité du transporteur pour tout dommage survenu pendant cette période. En effet, l'Acte uniforme délimite la période de transport comme s'étendant « de la prise en charge de la marchandise par le transporteur en vue de son déplacement, jusqu'à la livraison de ladite marchandise »[1076].

Ceci dit, la prise en charge constitue selon les spécialistes « l'acte matériel et juridique par le lequel un transporteur prend possession effective de la

---

[1072] DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., LexisNexis, 2018, p. 357, n° 518 et s.

[1073]DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., *op. cit.* p. 356, n° 516

[1074] Exemple, articles 16 Acte uniforme, L133-1 c. com.

[1075]Acte uniforme, article 16-1

[1076]Acte uniforme, article 9

marchandise et l'accepte au transport »[1077]. La responsabilité qui pèse sur le transporteur ne commence pas à courir dès la conclusion du contrat, mais à compter de la remise des objets à transporter. En effet, la formation du contrat intervenue dès l'échange de consentement se distingue nettement de son exécution. Cette responsabilité cesse quand la marchandise a été livrée au destinataire et il en est ainsi dès qu'elle passe sous sa garde[1078].

La responsabilité pèse donc sur le transporteur tout le temps pendant lequel la marchandise est sous sa garde. Et comme le transporteur la prend en charge avant le chargement et la livre au destinataire après le déchargement, l'on en déduit que les opérations de manutentions et d'arrimages à bord de véhicules s'effectuent sous la responsabilité du transporteur[1079]. Il en est de même du dépôt des marchandises dans les magasins du transporteur avant le déchargement ou après le déchargement en attente de livraison[1080]. Cette responsabilité légale pour les dommages survenus pendant que la marchandise se trouve entreposée dans ses magasins ou au cours des opérations de manutention, aucune stipulation contractuelle ne saurait l'en décharger. En effet l'Acte uniforme dans son article 28-1, frappe de nullité absolue toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions légales.

- **L'obligation de résultat en transport routier international** :

Au regard du droit international on peut lire le même principe à l'article 17 de la CMR : Pour être engagée, la responsabilité du transporteur pour l'avarie, la perte totale ou partielle, doit se produire pendant la période de transport. Au sens de l'article 17, al. 1 de la CMR, cette responsabilité du transporteur, s'analyse dans les cas de pertes ou d'avaries, une responsabilité en tant que gardien, et il répond du retard à la livraison.

Le retard de livraison est dû, de plein droit en vertu de l'article 19 de la CMR, « lorsque la livraison n'est pas intervenue dans le délai convenu ». À défaut du délai convenu, il n'y a pas de temps standard supplétif prévu. Les temps des

---

[1077] Dans ce sens, MERCADAL Barthélemy, *Droit des transports terrestres et aériens*, Dalloz, 1996, p. 79 et s.

[1078] BOKALLI Victor E., SOSSA D. C., *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, *op. cit.*, .87

[1079] Dans ce sens, NOSSOVITECH (V), « Chargement, déchargement et arrimage dans les transports routiers », *BT,* 1982, 102.

[1080] Dans ce sens, BOKALLI Victor E., SOSSA Dorothé C., *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, *op. cit*. p.88

contrats types nationaux français ne pourront pas s'appliquer car le même article 19 précise que le retard est à déterminer « compte tenu des circonstances » et « dépasse le temps qu'il est raisonnable d'allouer à des transporteurs diligents » et « notamment dans le cas d'un chargement partiel, du temps voulu pour assembler un chargement complet dans les conditions normales ». En cas de conflit, c'est le juge qui tranchera en se référant à ce qu'aurait fait un « transporteur diligent », sur le trajet considéré et pour la marchandise en question.

- **L'obligation de résultat en transport intérieur français:**

Le droit intérieur français ne fait pas d'exception à la règle. Pour une partie de la jurisprudence française, la défaillance du débiteur d'une obligation de résultat s'analyse à la fois en une présomption de faute, du lien de causalité entre cette faute et les dommages éventuellement causés au créancier[1081]. Il convient de relever que toute la doctrine ne partage pas cette distribution quant au but poursuivi, des obligations entre celles qui impliquent des résultats et celles qui appellent des moyens, ressort de la distribution aussi étanche entre responsabilité « présumée » et responsabilité « prouvée ». C'est ainsi que le professeur Alain BENABENT relève qu'à partir de certains textes sur le régime de certains contrats spéciaux, le droit contemporain semble en passe d'instituer une catégorie intermédiaire d'obligations dans lesquelles le débiteur devrait rapporter simplement la preuve de son absence de faute pour se dégager[1082].

§II. La nature de la responsabilité contractuelle :

M. DELEBECQUE et M. PANSIER posent trois (3) remarques pour expliquer la nature de l'obligation contractuelle de réparer le dommage occasionné par l'inexécution d'une obligation : Il faut *primo*, une obligation de réparation, entendue par la naissance même de l'obligation. Une fois que cette relation contractuelle ne fait pas défaut, il faut que le demandeur établisse la violation d'une obligation contenue dans ledit contrat. Cela peut être un manquement matériel, juridique ou moral. *Secundo*, l'obligation de réparation n'est pas autonome du rapport contractuel préexistant. Elle est sa suite. *Tertio*, l'obligation de réparation doit être une « projection de l'obligation primitive

---

[1081]Civ. 1ère, 20 juin 1995, *Bull. civ*., I, n°263; Civ. 1ère, 8 dec. 1998, *Bull. civ*., I, n° 343.

[1082] Alain BENABENT, *Les obligations*, Montchrestien, 8ème éd., Paris, 2001, p. 266-267, n° 409 ; Voy. aussi en matière de contrat d'entreprise, *le locateur d'ouvrage*, note sous l'article 1789 du Code civ., éd., LITEC, Paris, 2005 ; Cass. 1ère Civ. 9 févr. 1966, *Bull.* I, n° 103, p.76

inexécutée » ; c'est-à-dire que l'obligation de réparation présente tous les caractères de l'obligation originaire ; elle doit être sa continuation, sous une forme autre, qui est l'allocation de dommages-intérêts. La réparation fait donc corps avec le contrat[1083].

Enfin, ce régime se caractérise particulièrement par son caractère d'ordre public. En France depuis la « loi Rabier », est prohibée par l'article L.133-1 du c. com., toute clause de non responsabilité pour la perte ou les avaries, mais non pour le retard. Au plan international, les régimes de responsabilité des transporteurs de marchandises comportent également des dispositions d'ordre public notamment en mode terrestre[1084]. Est nul toute stipulation dérogeant à la CMR[1085]et à l'Acte uniforme[1086], alors que le droit français n'édicte que la nullité des clauses de non-responsabilité[1087].

SECTION II. Les conditions de responsabilité contractuelle :

La 1ère condition de la responsabilité contractuelle, exige au préalable l'existence d'un contrat. Cependant, il existe de nombreux cas où on peut hésiter quant à l'existence d'un contrat, les relations n'ayant de fondement ni contractuel, ni légal, mais uniquement social, comme un rapport de pure complaisance ou encore un accident survenu sur un parc de stationnement, dans un supermarché ou sur le quai de livraison d'une gare[1088].

Il y a trois (3) autres conditions nécessaires à la responsabilité contractuelle, qui concernent : la faute contractuelle (inexécution) de la part du débiteur (§I), un préjudice subi par la victime (§II) et un lien de causalité entre la faute et le préjudice (§III).

[1083] DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., LexisNexis, 2018, p. 355, n° 511

[1084]Voy. PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Dominique, *Droit des Transports, op. cit.,* p. 352 n°530.

[1085]CMR, article 41

[1086]Acte uniforme, article 28-1

[1087] Pour plus de détails, voy, notre étude, *Responsabilité objective du transporteur de marchandises par route, dans l'Acte uniforme de l'OHADA : approche comparée droits français et international*, Mémoire, *op. cit.*, p. 20.

[1088] Dans ce cas, la responsabilité contractuelle ne peut jouer qu'à partir du moment où le voyageur monte dans le train. Dans ce sens, DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., LexisNexis, 2018, p. 356.

§I. La faute contractuelle:

Pour prétendre une réparation, quel que soit le régime applicable, il faut démontrer une lésion et produire la preuve du fait générateur (la faute). Mais, comme on a vu, dans le système de transports, point n'est besoin de démontrer que ces dommages ou ce retard proviennent de telle ou telle faute commise par le transporteur. En cas de livraison de marchandises non conformes, la présomption légale de responsabilité du transporteur dispense, d'office, le cocontractant de prouver la faute de celui là.

La faute du transporteur s'établisse d'elle-même, on vient de le voir (p. 272), du seul fait de l'existence de dommages à la livraison, la responsabilité du transporteur se trouve dès l'instant engagée[1089]. Plus clairement si le résultat n'est pas atteint, le demandeur n'aura pas à prouver une faute quelconque de sa part pour mettre en œuvre sa responsabilité, mais juste à soulever que le résultat tel que convenu n'est pas atteint. Ce sera alors au transporteur de démontrer la présence d'une cause d'exonération pour se libérer.

§II. Le préjudice imputable au transporteur :

Pour triompher, il faut nécessairement un préjudice et que celui-ci soit attribué au voiturier d'une manière ou d'une autre.

- **Nécessité d'un préjudice :**

Toute responsabilité suppose l'existence d'un préjudice, c'est-à-dire, la lésion d'un droit. Peu importe sa consistance, son importance, sa nature. Pour être réparable dans le cadre d'une responsabilité contractuelle, il doit juste être prévisible, ainsi que le prévoit l'article 1231 du Code civil : « Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qui pouvaient être prévus lors de la conclusion du contrat, sauf lorsque l'inexécution est due à une faute lourde ou dolosive ».

Cette prévisibilité du dommage a été rappelée par la Cour de cassation à l'occasion des arrêts SNCF, en censurant les juges du fond qui avaient octroyé

[1089] Voy. RODIERE (R), « Introduction à la responsabilité des transporteurs des marchandises », *RTD*, Com.1954, 1 ; SERIAUX Alain, *La faute du transporteur*, Economica, 1982.

de substantiels montants de dommages et intérêts aux voyageurs arrivés en retard[1090].

- **Imputation au transporteur :**

Normalement, déterminer le lien de causalité entre le dommage et le fait générateur constitue l'opération préalable à l'imputation dans la mesure où déclarer une personne civilement responsable, c'est lui imputer la cause du préjudice dont il est demandé réparation[1091].

- Le terme imputation vient de racine latine « *imputare*» (composé de *in* qui signifie dans, en, parmi, sur ; et de « *putare »* qui signifie « compter»). Il signifiait à l'origine « mettre en compte», « mettre en ligne de compte», au sens figuré, «attribuer à quelqu'un»[1092]. Cette notion n'est pas couramment utilisée par la Cour de cassation mais elle figure cependant dans les motifs de certaines décisions qui émanent des juridictions du fond, pour stigmatiser les incertitudes de la cause du dommage. On la retrouve en particulier dans un arrêt du 16 juin 2006 de la Cour d'appel d'Angers[1093]. L'imputation apparaît donc comme un segment du lien de causalité dont la place varie suivant le système considéré[1094]. L'imputation[1095] peut être définie comme l'opération juridique par laquelle on met un acte au compte d'un autre fait ou de quelqu'un. L'imputation personnelle consiste à mettre un acte au compte d'une personne[1096].

Dans tous les cas, le transporteur doit établir sa diligence pour être exonéré; Mais quelle diligence exige –t- on du transporteur ?

[1090] Cass. 1ère civ., 28 avr. 2001, n° 10-15.056 ; cass. 1ère civ., 26 sept. 2012, n° 11-13.177

[1091] En ce sens, Brun Philippe, *Responsabilité civile extracontractuelle*, Litec, 2e éd., 2009, p. 147, no 227.

[1092] V. « Droit de la Responsabilité », *Lamy* , 270-21.

[1093]CA Angers, 16 juin 2006, Sté Glaxosmithkline c/ Roland C. et CPAM des Côtes d'Armor, *Res. civ. et assur.* 2006, comm. 304, note Radé Ch., relatif aux effets secondaires d'un médicament (le zyloric).

[1094] *Op. cit*., « Droit de la Responsabilité », *Lamy,* 270-21.

[1095]La proximité terminologique des termes d'imputation et d'imputabilité peut conduire préalablement à les distinguer. Seule imputation dans son acceptation ci- dessus, retiendra notre attention. (Sur cette question, voy. JOURDAIN *Recherche sur l'imputabilité en matière de responsabilités civile et pénale*, thèse droit, Paris II, 1982).

[1096]*Voy. « Droit de la responsabilité »*, *Lamy,* 270-21 *op. cit*, sous la direction scientifique de Philippe BRUN, Professeur à l'Université de Savoie.

Les arrêts parlent d'un « examen vigilant et attentif », d'un « examen minutieux », « minutieux et attentif ». En réalité on ne voit pas la différence entre ces expressions. On veut tout simplement dire que le transport est tenu à des vérifications extrêmement précises[1097]. S'il fait et que malgré tout, le vice ne lui apparait pas il doit être exonéré[1098].

Dans le souci que le transporteur ne s'exonère très facilement, l'art. 17-3 de la CMR n'édicte-t-il pas que « le transporteur ne peut exciper, pour se décharger de sa responsabilité, ni des défectuosités du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport, ni des fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci » ? Comme par hasard, ne trouve- t- on pas la même disposition dans le même article 17-3 de l'Acte uniforme en ces termes : « le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité en invoquant les défectuosités du véhicule utilisé pour effectuer le transport » ?

C'est ainsi que le transporteur doit fournir un instrument de transport bien adapté aux particularités des marchandises. En effet**,** si l'expéditeur doit confier aux transporteurs des animaux capables de supporter le voyage, il faut que, le transporteur fournisse un instrument de transport bien adapté aux particularités des marchandises qui lui sont confiées.

Enfin, rappelons qu'en constatation de pertes et avaries en droit interne, en présence d'une défectuosité non apparente au chargement effectué par l'expéditeur, le transporteur doit établir ce caractère, et leur imputabilité à son cocontractant, pour être exonéré ; à défaut, il reste responsable[1099]. Par contre si les défectuosités sont apparentes, à défaut de réserves, il est flagrant que le transporteur est responsable de plein droit des dommages, car les marchandises sont présumées dans l'état dans lequel l'expéditeur les avait déclarées[1100].

[1097] Voy. Alain SERIAUX, 2è éd. *op. cit.,* p. 68, n° 90.

[1098] Rouen, 13 janvier 1955, *DMF 1956*. 145, 2° es. ; cass. Com. 19 janvier 1959, *DMF, 1959. 272, Bull. civ.* III, n° 26.

[1099]Cass. Com., 16 janv. 2007, n° 05-18.759 pour un dommage causé à une marchandise du fait du défaut de sanglage imputable à l'expéditeur

[1100] Sur les reserves du transporteur, v. p. 85

§III. L'existence du lien de causalité:

Un lien de causalité entre le manquement du transporteur et le dommage subi doit être démontré.

Le demandeur doit prouver le lien de causalité entre la faute et le préjudice subi[1101]. La faute supposant l'inexécution d'une obligation « déterminée » ou « de prudence et de diligence »; deux (2) liens de causalité sont nécessaires :

1. **Le lien de causalité entre l'activité du transporteur et l'inexécution de l'obligation** :

Ce lien est présumé, c'est donc au transporteur de démontrer que l'inexécution de l'obligation dont il était tenu n'est pas de son fait mais du fait d'une cause étrangère ;

2. **Le lien de causalité entre l'inexécution de l'obligation et le dommage** :

Mais, ce principe général de la charge de la preuve ne peut triompher en transport que lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'un ou à plusieurs des faits énumérés à l'article 17 de l'Acte uniforme. Hors ces cas, la charge de la preuve est au transporteur débiteur de l'obligation.

Il faut souligner que la causalité et l'imputabilité sont deux (2) notions non proprement autonomes[1102]. L'imputation apparaît donc comme un segment du lien de causalité dont la place varie suivant le système considéré : de responsabilité pour faute personnelle (a), ou du fait des choses et pour autrui (b)

a. **Dans un système de responsabilité pour faute personnelle** :

L'imputation s'opère naturellement à l'égard de l'auteur de la faute qui est aussi l'auteur du dommage. Dans une telle hypothèse, l'imputation n'est pas à

[1101]Cass. 1re civ., 7 févr. 1995, no 92-14.998 *JC* N 1995, II, 1318 : « absence de lien de causalité ».

[1102] Sur cette question, voy., LEDUC Fabrice, « Causalité civile et imputation », *Actes du colloque de la Faculté de droit de Rennes* ; « Les distorsions du lien de causalité », sous la direction de Pierre Ph., *RLDC* 2007, p. 21, suppl. no 40.

proprement parler autonome puisqu'elle est ramassée dans le fait générateur, c'est-à-dire le fait fautif[1103].

En revanche, l'imputation s'en détache lorsque le responsable n'a pas personnellement causé le dommage. C'est le cas de la responsabilité du fait des choses et des cas de responsabilité du fait d'autrui.

b. **La responsabilité du fait des choses et des cas de responsabilité du fait d'autrui** :

Bien que n'ayant pas causé eux-mêmes le dommage, les responsables désignés par le Code civil n'en sont pas moins tenus à réparation. Il ne faudrait pas en déduire que le lien de causalité est écarté, seul l'objet de l'imputation diffère. Il se déplace en effet du fait dommageable vers le responsable désigné par la loi.

S'agissant de la responsabilité du fait des choses, la garde est ainsi érigée en critère d'imputation ; cependant, en matière de responsabilité du fait d'autrui, le critère réside dans l'existence d'un lien de préposition ou, plus largement, dans l'autorité du responsable sur autrui. Sous ce rapport, l'imputation et la causalité sont étroitement imbriquées.

En effet, si l'établissement du lien causal préexiste à l'imputation, en pratique, sa détermination est largement déterminée par les contraintes liées à la désignation d'un responsable. Autrement dit, l'existence du lien de causalité est influencée par la nécessité d'imputer l'acte à un répondant solvable. L'opération d'imputation est ainsi au cœur de la causalité qui suppose, en amont, un tri des causes susceptibles d'être mises en relation avec le dommage et, en aval, l'identification d'un critère de rattachement du fait générateur au débiteur de la réparation.

Ainsi, pour engager la responsabilité du transporteur, il faut et il suffit qu'est un dommage, un fait générateur et un lien de causalité entre ce fait générateur et le dommage. Le dommage doit être imputable au débiteur de l'obligation, soit par son propre fait ou du fait d'une personne ou chose dont on doit répondre. Une fois ces éléments rassemblés, il ne restera plus, en règle, qu'à mettre en œuvre la responsabilité du transporteur pour avarie, perte totale ou partielle, ou bien pour livraison non conforme (chapitre II).

[1103] Dans ce sens, *ibid.* Leduc Fabrice, « Causalité civile et imputation ».

CHAPITRE II. La mise en œuvre de la responsabilité du transporteur:

L'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat, peut donner lieu à des actions en justice. La plupart ont pour objet, la réparation pour pertes, avaries ou retard de la marchandise, intentée à l'encontre du transporteur, et les actions en paiement du prix contre le client. Nous nous focalisons dans l'analyse de la première. Même si la relativité du contrat s'oppose à l'action du tiers, il faut reconnaitre que celui-ci peut agir dans une certaine condition sur la base délictuelle.

La présentation des préalables des règles procédurales (Section I) précède la mise en mouvement de l'action contre le transporteur (Section II le contentieux).

SECTION I. La procédure de mise en œuvre :

La mise en œuvre de la responsabilité du transporteur requiert de préciser une formalité procédurale, que l'on nomme la mise en demeure (§I), le domaine de la preuve de l'inexécution (§II), avant de déterminer les responsables dans les situations complexes (§III).

§I Condition de forme :

Il faut noter d'abord que la mise en demeure (*de mora* = retard) s'impose comme préalable, pour rechercher la responsabilité du transporteur, particulièrement en cas de retard ; la victime de ce retard doit accomplir cette formalité quasi procédurale obligatoirement[1104], pour constater l'inexécution du débiteur, sauf si le retard par le transporteur a pour conséquence d'ôter tout intérêt à la livraison[1105], ou lorsque le délai était prépondérant dans le transport[1106]. Elle résulte de l'ancien article 1146 du Code civil. Cette solution est reprise par l'article 1231 du Code civil en ces termes : « à moins que l'inexécution soit définitive, les dommages et intérêts ne sont dus que si le débiteur a préalablement été mis en demeure de s'exécuter dans un délai raisonnable ». À cette condition, s'attachent divers intérêts pratiques, excluent

[1104] C. civ., article 1146.

[1105]Livraison de jouet de Noel intervenant en février, ou de mouton de Tabaski

[1106]Transport express par exemple; Voy., AUBERT Jérôme, *op. cit.*, p. 77

de notre analyse[1107]. On se contente de relever trois (3) remarques : la mise en demeure constitue sans doute, le préliminaire (1) à une action en exécution forcée et (2) à une action en résolution judiciaire. Mais (3), est discutée, la subordination de la responsabilité contractuelle à une mise en demeure. Les professeurs DELEBECQUE et PANSIER, nous enseignent qu'il faut distinguer entre les dommages et intérêts moratoires[1108], auquel cas la mise en demeure est nécessaire, et les dommages et intérêts compensatoires[1109], auquel cas elle n'est pas requise dans la mesure où le préjudice est déjà réalisé.

Toutefois, pour les obligations de payer une somme d'argent, le non respect d'une échéance peut causer un préjudice au créancier. Aussi, le régime est spécifique : le créancier n'a pas à prouver le dommage, qui est présumé, mais il doit avoir préalablement mis en demeure le débiteur de payer ce qui est dû, cette formalité pouvant être expresse ou tacite[1110].

Il est noté que la mise en demeure reste donc nécessaire chaque fois que l'inexécution n'est pas définitivement caractérisée et lorsque l'exécution de l'obligation est encore possible[1111]. La mise en demeure est, en tout cas, nécessaire même si un terme est stipulé. La solution peut être expliquée par le souci de protection du débiteur.

Dans les autres législations, notamment dans la *Common Law*, la mise en demeure n'est pas requise (*time is money*) ; les allemands retiennent une solution originale : lorsque le débiteur est défaillant, le créancier peut lui accorder un délai supplémentaire pour s'exécuter (*nachfrist*).

§II. La preuve de l'inexécution :

Notre droit organise deux (2) systèmes de preuve : tantôt la faute est présumée, on l'a vu ; tantôt, elle doit être prouvée. La faute est présumée

---

[1107] Pour examen tour à tour de l'exigence de la mise en demeure et les conditions de celle-ci, voy. DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., LexisNexis, 2018, p.325 et s.

[1108] Retard dans l'exécution.

[1109] Préjudice indépendant de tout retard, à raison de l'inexécution de l'obligation.

[1110] Voy., DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., *op. cit.*, p. 368, n° 533.

[1111] Dans ce sens, Cass ch. mixte, 6 juil. 2007, n° 06-13.823 : « entendu qu'ayant retenu, par des motifs non critiqués, que l'inexécution du contrat était acquise et avait causé un préjudice à la société Deli K star, la cour d'appel en a exactement déduit qu'il y avait lieu de lui allouer des dommages-intérêts ».

lorsque les obligations sont considérées comme des obligations de résultat (v. p. 272). En revanche, le manquement à une obligation de moyens ne dispense pas le demandeur à prouver une faute du débiteur. La difficulté réside donc dans la distinction nécessaire entre l'obligation de résultat et l'obligation de moyens, que nous retrouvons en lumière dans l'ouvrage de M. DELEBECQUE et M. PANSIER[1112].

En effet, l'établissement de la faute contractuelle du cocontractant pose le problème toujours difficile en pratique de sa preuve. La victime doit en premier lieu prouver l'existence du dommage qu'elle prétend avoir subi. Techniquement, l'ayant droit doit établir deux (2) faits : l'absence de livraison conforme et son imputabilité au transporteur. En effet, ce dernier étant présumé responsable de la marchandise du moment de sa prise en charge jusqu'à sa livraison, le demandeur devra prouver que la cause du dommage est intervenue pendant la période d'exécution de l'obligation de déplacement. Mis à part ce détail, la responsabilité des transporteurs s'engage d'elle-même. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable des dommages survenus avant la prise en charge. C'est ici qu'intervient le rôle fondamental de l'émission de réserve à la réception de la marchandise. Si le destinataire omet de le faire, il y a présomption de livraison conforme[1113]. Cette condition de réserve est satisfaite, à titre de rappel, par tout document même indépendant mais clair, précis et indiscutable, sachant qu'en mode ferroviaire, l'avarie ne donne pas lieu à des réserves mais un Procès Verbal « PV » de constatation établie par le transporteur avec copie à l'ayant droit[1114]. Ce régime dépend du caractère apparent, ou non du dommage. En cas de retard de livraison, le destinataire ferroviaire a soixante (60) jours pour faire valoir ses droits contre l'un des transporteurs visés à l'article 45§ 1.

Sous l'égide du droit de transport intérieur français, il lui suffira de faire constater la perte ou l'avarie selon l'article L 133-1 du Code de commerce français, soit du retard selon l'art. L 133-2 du même Code ainsi que le préjudice qui en résulte. Cette preuve sera facilitée par la formulation de réserves au moment de la livraison si le dommage est apparent ou, dans les jours suivants s'il s'agit d'un dommage non apparent. Toutefois, en raison de

---

[1112] DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., *op. cit.*, p. 356, n° 516 et s.

[1113] Voy. p. 89.

[1114] Selon l'article 42 des RU-CIM 1999

la liberté de la preuve en droit commercial, la perte ou l'avarie se prouve par tous moyens. Notamment l'expertise judiciaire de l'article L.133-4 du Code de commerce ; la production du document de transport mentionnant la prise en charge par le transporteur sans le caché du destinataire[1115]; la comparaison des mentions du titre de transport et de réserves du destinataire à la livraison. Dans certains cas, l'article L 133-3 impose au destinataire de vite protester à certaines conditions, afin de conserver son droit d'agir. Le transporteur devant connaitre rapidement les réactions de son cocontractant pour éviter le dépérissement des preuves[1116]. Les réserves du destinataire ont, dès lors, pour fonction de renverser la présomption de bonne livraison et faire preuve de l'existence du dommage lors de la réception de la marchandise.

§ III. La détermination des responsables dans les situations complexes :

Lorsqu'un même transport a été exécuté le contrat avec le concours de plusieurs commissionnaires ou transporteurs, il convient de déterminer lesquels de ces opérateurs peuvent être utilement actionnés en réparation du dommage et, parmi eux, lequel doit l'être par préférence ; autrement dit contre qui dirige – t- on l'action ?

La responsabilité est identique, solidaire que l'on soit en présence du droit de l'OHADA (A), du transport international (B) ou du transport intérieur français (C).

A. Mécanisme de détermination selon l'Acte uniforme :

En cas de transport successif, il en ressort de l'article 23 de l'Acte uniforme, que l'action ne peut être exercée que contre : d'abord le premier transporteur, puis le second, et après le dernier.

Le mécanisme serait facile s'il est possible de déterminer pendant la partie duquel transporteur le dommage est intervenu. Mais, à défaut, pas de panique, car en vertu de l'article 23-2 de l'Acte uniforme, « l'action peut être dirigée contre plusieurs de ces transporteurs, leur responsabilité étant solidaire ». Il a été, dors et déjà, précisé que le transporteur ne saurait se prévaloir des défectuosités du véhicule qu'il utilise, ni de faute du bailleur du véhicule ou

[1115] Évidemment, sauf la preuve contraire de la livraison par le transporteur.

[1116]Voy. PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Domonique, *op. cit*., p. 358 : pour le régime de la dénonciation du dommage.

des préposés de ce dernier[1117]. Il est responsable comme de ses propres actes ou omissions, des actes ou omissions de ses préposés[1118] ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du contrat de transport, lorsque cette personne agit aux fins de l'exécution du contrat. En revanche, l'art. 23-3 de l'Acte uniforme précise que, dès lors qu'un transporteur intermédiaire a connaissance d'un dommage apparent sur le bien, il a pour obligation d'inscrire une réserve sur la lettre de voiture et d'en aviser immédiatement l'expéditeur ainsi que le transporteur émetteur de la lettre de voiture. La responsabilité du fait des préposés va de soi, ne s'agissant pas de tiers par rapport à l'entreprise[1119].

Il faut noter que, celui des transporteurs successifs qui a payé pour perte, avarie ou retard, dispose d'une action récursoire contre les autres[1120]. Le montant des contributions entre transporteurs est, pour chacun d'eux, déterminé en application de la règle de la proportionnalité, en considération soit du dommage qu'il a causé, soit de l'intérêt qu'il tire du contrat de transport[1121].

In fine, on précise que, le recours ne peut s'exercer qu'à l'encontre des transporteurs solvables : en voici une autre hypothèse où le transporteur est libéré nonobstant l'inexécution, puis qu'il suffit d'être insolvable. En cas d'insolvabilité de l'un des transporteurs, la part lui incombant et qu'il n'a pas payée est repartie entre tous les autres transporteurs proportionnellement à leur rémunération, suivant les mêmes règles[1122]. Par contre, cette règle n'est pas d'ordre public, puisque les transporteurs sont libres de convenir entre eux de clauses dérogatoires[1123].

[1117]Acte uniforme, article 17 al.3.

[1118]Voy. RODIERE (R.), « l'incidence du dol du préposé sur la responsabilité de l'employé », *BT,* 1979, 230.

[1119]Voy., CHAO A. « Accident de déchargement ou de chargement par du personnel d'entreprises différentes » *BT*, 1985, 337.

[1120]Acte uniforme, art. 24.

[1121]Acte uniforme, art.24, b).

[1122]Acte uniforme, art. 24 - 2

[1123]Acte uniforme, art. 24-3

B. Mécanisme de détermination des responsables en droit international :

Les conventions internationales inhomogènes certes, mais rendent, pour la plupart, le transporteur responsable des préposés et des personnes auxquelles il a recours lorsqu'elles agissent dans l'exercice de leurs fonctions[1124]. Hormis la CMNI, la majorité de ces conventions déterminent le régime de responsabilité des multiples transporteurs intervenant à l'exécution du contrat.

En effet lorsque plusieurs transporteurs routiers au sens des articles 34 et suivants de la CMR coopèrent à l'exécution d'un même contrat de transport, un arrêt de la Cour d'appel de Chambéry précise que chacun d'eux assume la responsabilité de la bonne exécution totale de ce contrat[1125], auquel il devient partie aux conditions de la lettre de voiture. En conséquence, le transporteur qui a traité avec l'expéditeur pour le transport de bout à bout répond du dommage survenu au cours du trajet effectué par un second transporteur[1126]. Par contre, pour que s'appliquent les dispositions des articles 34 et suivants de la CMR, il est indispensable que l'on soit en présence d'un contrat de transport international unique ayant donné lieu à l'émission d'un document couvrant l'opération de bout en bout[1127].

En vertu de l'article 36 de la CMR, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard peut être intentée, au choix du demandeur :

- contre le premier transporteur ;
- contre le dernier transporteur ;
- contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle le dommage s'est produit ;
- conjointement contre plusieurs de ces transporteurs.

Quant aux RU-CIM 1999, elles déterminent la responsabilité liée à l'intervention de plusieurs transporteurs ferroviaires en fonction de la qualité

[1124] RU-CIM, art.40

[1125] CA Chambery, ch. com., 16 nov. 2010, n° 09/02220, Logwin Road et a. c/ Allianz Global et a.

[1126] *Idem.*, CA Chambery, ch. com., 16 nov. 2010, n° 09/02220.

[1127] Illustrations dans CA Paris, 5e ch. A, 4 juin 2008, n° 06/07213, précité ; CA Pau, 2e ch. 1, 10 sept. 2007, n° 02/00728, Groupama et a. c/ Helvetia et a., *BTL* 2008, p. 83, cité par *Lamy Transport*, t.1 2015, N° 844

de transports subséquents ou substitués[1128]. Le cas échéant, leur responsabilité est solidaire, sous réserve de leur recours. Ainsi, son art. 3 distingue deux (2) situations en fonction de la qualité des intervenants. Cette solution ne correspond pas entièrement à celle des RU-CIV. D'une part, chaque transporteur subséquent répond de l'exécution du contrat unique sur le parcours total jusqu'à la livraison[1129]. D'autre part, le transporteur substitué, qui est chargé de l'exécution du transport sans avoir conclu le contrat avec l'expéditeur, répond à la partie du contrat qu'il a effectué[1130]. Mais, le transporteur qui recourt à un substitué reste responsable de la totalité du transport[1131].

C. Mécanisme de détermination des responsables en transport intérieur français :

En France, le mécanisme est identique. En ce qui concerne les cas des préposés ou mandataire, le régime de la responsabilité dépend de la qualité juridique de celui qui soustraite la prestation promise[1132]. La distinction entre le contrat de transport et de commission reposant sur leurs objets, des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de plusieurs transporteurs successifs sont prévues[1133]. Si la formalité de l'article L. 133-3 du Code de commerce doit, au besoin, être accomplie auprès du dernier transporteur, c'est en revanche, contre le premier transporteur ou le commissionnaire de transport initial, qui a contracté l'engagement de faire parvenir la marchandise au lieu de destination finale indiqué au contrat et répond ainsi de ses suivants, qu'une éventuelle action judiciaire doit prioritairement être engagée.

[1128] Voy., les articles 3, 26 27, 40, 41, 45 et s. des RU-CIM 1999.

[1129] Selon son article 26

[1130] Selon son article 27.

[1131] Pour le reste, voy. art. 41, 45 et s. RU-CIM 1999.

[1132] Voy. PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Domonique, *Droit des Transports*, *op.cit*., p.353

[1133] Depuis le revirement de la chambre commerciale en 2005, le transporteur qui sous traite ne devient plus *ipso facto* commissionnaire. Sur ce sujet voy. PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Domonique, *Droit des Transports op. cit* , p. 354 ; Aussi voy. l'art L3234-1 du Code de transport ; Ph. DELECBECQUE, « transporteur ou commissionnaire : peut-on choisir ? », *Rev. dr. trans.*, 2010, *repère* 8 ; TOSI (V. J.), pour des critiques de l'article L3234-1 précité, *D*. 2010, p. 409.

En effet, dans la même lignée que l'OHADA et la CMR, si le contrat de transport est exécuté par des transporteurs successifs, la détermination du responsable s'effectue comme suit[1134].

- D'abord, le premier transporteur (transporteur initial) répond de l'inexécution de l'ensemble du contrat de transport quelque soit le prestataire à l'origine du dommage;

- Ensuite le transporteur intermédiaire répond des dommages survenus pendant la partie du déplacement qu'il a effectué[1135]. Il est à noter qu'à défaut de réserves à la prise en charge de marchandises, la défectuosité lui est imputable quelle qu'en soit l'origine, si un transporteur subséquent émet des réserves;

- Enfin le dernier transporteur répond des dommages survenus à tout moment du transport, si le destinataire émet des réserves à la livraison. La responsabilité rebondit de transporteur en transporteur jusqu'au dernier[1136].

Par ailleurs, il ne sera pas pareil, quelque soit le système, en présence de plusieurs modes transports successifs objet d'un contrat unique : transport combiné[1137]. Dans cette situation complexe, indépendant de la nature juridique des rapports en cause, le transporteur routier répond du dommage subi par les marchandises envers le donneur d'ordre, en raison de la large vocation des contrats types routiers[1138].

SECTION II. Le contentieux de réparation:

Si les actions sont soumises, au droit commun des actions en justice, il n'en demeure pas moins que le particularisme du contrat de transport en ce qu'il multiplie les parties, nombreuses personnes physique et morale : l'expéditeur, éventuellement les cessionnaires de droit de ce dernier, le transporteur, les

---

[1134] Voy. PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Domonique, *Droit des Transports, op. cit.,* p. 354.

[1135] Cependant la doctrine estime que « le transporteur intermédiaire lorsqu'il se substitue un confrère, se mue en commissionnaire de transport », *Lamy transport,* 2013, t.1, n° 492.

[1136] *Lamy transport* 2013, t.1, n° 493.

[1137] Sur ce sujet, voy. *Lamy transport*, 2013, t. 2 ; Pour le surplus, I. BON-GARÇIN, M. BERNADET et Y. REINHARD, *Droit des transports*, *op. cit*., n° 403.

[1138] Sur ce point, voy. PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Domonique, *Droit des Transports, op. cit*., n° 534.

ayants droit de celui-ci, le destinataire, les intermédiaires, ou les substitués, interviennent au contrat, et amène à des interrogations particulières. Quant aux conventions internationales, elles ne sont pas homogènes.

Il convient maintenant de traiter les titulaires de l'action (§I), les juridictions compétentes (§II) et les délais d'obstacles à l'action du créancier (§III).

§ I. Les titulaires de l'action en responsabilité :

De prime abord, l'Acte uniforme, n'apporte pas de précision particulière sur ce point, il convient d'en déduire que le droit d'agir appartient à toutes les parties au contrat qui y ont intérêt à l'égard des titulaires déterminés. L'action en responsabilité intentée en vertu de la CMR contre le transporteur routier international appartient à toutes les parties au contrat[1139].

Toutefois, il est autre chose sous l'égide de la RU-CIM 1999, l'article 44 limitant les titulaires de l'action. Indépendamment de l'action en détaxe ou en remboursement des frais de transport qui n'appartient qu'à l'une des parties, seules les RU-CIM prévoient un droit d'action exclusif et alternatif ; cela signifie que les actions pour avarie, perte, ou retard, appartiennent, soit à l'expéditeur, jusqu'à ce que la lettre de voiture internationale ait été retirée par le destinataire[1140], soit au destinataire, à qui passe le droit exclusif d'action, sauf s'il n'a pas retiré, ou accepté la marchandise, ou bien n'a pas fait valoir ses droits relatifs à la livraison ou à la modification du contrat[1141]. Cette exclusivité triomphera contre l'expéditeur, sauf en cas de cession de droit que nous verrons un peu plus bas, dans l'étude de « l'action des tiers » *in fine*. Plus claire est de M. CHACHARD : « l'action appartient à celui qui jouit des droits sur la marchandise livrée » en mode ferroviaire[1142].

Il est nécessaire ici, de traiter successivement les questions des parties à l'action (I), et le cas spécial des « intermédiaires », sous la bannière des autres titulaires de l'action (II).

[1139] PAULIN Christophe, *op. cit.* p. 257.

[1140] Ou lorsque ce dernier n'a pas fait valoir ses droits ou n'a pas accepté la marchandise. Pour exercer l'expéditeur doit produire le duplicata de la lettre de voiture internationale. À défaut, il doit soit apporter la preuve du refus de l'envoi, soit se munir de l'autorisation du destinataire (art. 44, § 5).

[1141] RU-CIM, 1999, art. 17, § 3

[1142] CACHARD Olivier, *droit du commerce international*, LGDJ, 2010, n°781.

I. Les parties au contrat :

Il n'y a pas de particularité routière quant à la qualité pour agir en droit des transports[1143]. Il s'agit d'une action contractuelle par ce qu'elle est fondée sur le contrat de transport et un dommage en lien causal avec l'inexécution de l'obligation de déplacement. Par application du droit commun des contrats, seules, en principe, peuvent agir les parties au contrat. Comme son nom l'indique, l'action en responsabilité contractuelle appartient aux parties au contrat, c'est-à-dire à l'ensemble des créanciers de l'obligation qui pèse sur le transporteur[1144]. Il s'agit forcement de l'expéditeur et du destinataire, le cas échéant, le commissionnaire de transport agissant sur le fondement de ce contrat contre le transporteur[1145]. Il faut noter qu'en dehors du régime de la loi Badinter[1146], l'action contractuelle ou extracontractuelle, est ouverte aux personnes victimes de dommages causés par le transporteur[1147] : le tiers.

A. La partie demanderesse:

Peuvent être demanderesses de l'action en réparation pour pertes avaries ou retard :

- L'expéditeur : il peut intenter l'action contre le transporteur en réparation pour perte, avaries ou retard de livraison, dès lors que sa qualité est établie, même si son nom ne figure pas sur la lettre de voiture[1148]. Toutefois, pour triompher, il doit avoir un intérêt, c'est-à-dire avoir éprouvé un préjudice. Les questions liées à la qualité et à la capacité sont inutiles, puisque consubstantielles au contrat de transport lui-même. Mais la vérification de ces conditions resurgira à l'occasion de la transmission des droits de l'expéditeur à un tiers. L'ayant cause devra alors réunir, indépendamment du contrat de transport, les conditions subjectives relatives à l'action. L'expéditeur doit

---

[1143] PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Domonique, *Droit des Transports, op. cit.* p. 418 n° 620.

[1144] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ère éd., *op .cit*, p. 503, n° 625.

[1145] C. com. art. L132-8; voy. aussi cass.com. 2ème ch. 1984, *Bull. civ*. IV, n° 81.

[1146] Du nom du ministre français de la Justice Robert Badinter ; Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

[1147] PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Domonique, *Droit des Transports, op. cit.* p. 418 n° 620.

[1148] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ère éd., *op cit*, p.503, n°625

avoir fait suivre ses droits suivant les différentes techniques connues du droit des obligations : la cession, la délégation de créance, la subrogation personnelle, etc. Les ayants droit de l'expéditeur sont également admis à agir sous les conditions qu'emprunte le fondement juridique de leurs droits[1149].

- Le destinataire : il a toujours joui du droit d'agir, le contrat de transport des marchandises étant tripartite. On a vu, il l'acquiert par son acceptation expresse ou tacite de la marchandise ou du contrat de transport[1150], tous les droits qui en résultent[1151], notamment le droit d'agir en responsabilité contre le transporteur en cas d'avarie ou de perte de la marchandise, ou de retard à la livraison[1152]. En revanche, le mandataire du destinataire, même intervenu pour prendre livraison, formuler des réserves et payer le prix, n'a pas d'action contre le transporteur, car il n'a pas de lien de droit avec le transporteur. De même, le propriétaire des marchandises ne peut agir contractuellement contre le voiturier, s'il n'est pas en même temps expéditeur ou destinataire[1153].

A été posée la question de savoir si l'expéditeur et le destinataire puissent agir simultanément contre le transporteur. Rien ne s'oppose à ce que l'expéditeur et le destinataire agissent concurremment contre le transporteur[1154]. Toutefois, l'Acte uniforme rassure le transporteur, qu'il ne pourra pas être tenu à une double indemnisation vis à vis de l'expéditeur et du destinataire pour un même dommage[1155]. Mais l'on peut concevoir des actions de l'expéditeur et du destinataire en réparation de chefs de préjudices ou sources distinctes. Le cas des avaries consécutives à un retard constitue un bel exemple illustratif de cette hypothèse[1156]. Et les préjudices résultant de ces deux causes de

---

[1149]Voy. BOKALLI V Emmanuel., Dorothé C. SOSSA, *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, *op. cit*. .113.

[1150] Voy., p. 134 ; également, TOSI Jean Pierre, « l'adhésion du destinataire au contrat de transport », *Mélange,* Christian MOULY, p. 175 ; Rodière (R), « l'association du destinataire au contrat de transport », *BT*, 1976, 360 ;

[1151]Dans le même sens, voy. BRUNAT (L) « Droits et devoirs du destinataire dans le contrat de transport », *BT*, 1983, 18

[1152] A.U.C.T.M.R, article 13-4

[1153] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ère éd., *op cit*, p. 503, n° 625

[1154] BOKALLI Victor Emmanuel, Dorothé C. SOSSA, *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, *op. cit*., .114

[1155] Article 13-4 *in fine*.

[1156] Article 16-1

responsabilité doivent être distributivement réparés, normalement, selon leurs règles propres.

B. La partie défenderesse:

Le défendeur à l'action en responsabilité sera le transporteur contractuel[1157], cela même s'il est substitué un confrère[1158].

En cas de transporteurs successifs, il convient d'observer encore une différence quant au transport intérieur français et international. En droit français, chacun des transporteurs successifs peut être attaqué[1159], c'est-à-dire tous les participants à la chaine du transport ainsi que leurs assureurs[1160], via l'action directe de l'art. 132-8 du Code de commerce, qu'on a vu (p. 245). L'action directe permet à l'expéditeur comme au destinataire d'agir contre n'importe lequel des transporteurs qui sont intervenus, voir contre tous les participants à l'opération de transport[1161].

L'Acte uniforme dans son article 23-2, fournit des éléments en cas de transporteurs successifs, lequel des transporteurs sera assigné en justice en cas de dommage constaté aux marchandises à l'arrivée. On a vu que l'action pourra d'abord être exercée contre le 1er transporteur (v. 243). Ce sera généralement le cas lorsque c'est l'expéditeur qui agit[1162].

Aussi, le commissionnaire de transport pourra être cité comme défendeur probable de l'action en responsabilité. Dans ce cas, la responsabilité du commissionnaire est calquée sur celle du transporteur[1163].

[1157] Sauf pour l'action en paiement; PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Domonique, *Droit des Transports,* LexisNexis, 2013, p. 346, n°521.

[1158] BOKALLI Victor Emmanuel, Dorothé C. SOSSA, *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, op. Cit., p.115, n° 399.

[1159] AUBERT Jérôme, *L'essentiel du droit des transports, ellipses*, 2012, p. 135.

[1160] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ère éd., *op. cit*, p. 506, n° 630

[1161] Sur ce point, PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Domonique, *Droit des Transports,* LexisNexis, *op. cit*, p. 346, n° 521.

[1162] Voy, l'article 16-4 A.U.C.T.M.R. qui rend ce transporteur garant de toute personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport ; Aussi, cass.com, 9 juillet 1996, *Bull. cv*. IV, n° 217, p.189.

[1163] Sur ce point, BOKALLI Victor Emmanuel, Dorothé C. SOSSA, *op. cit.,* p. 117.

C. **Cumul de responsabilités et action du tiers :**

S'agissant du cumul de responsabilités, en règle, l'existence d'une obligation contractuelle entre le transporteur et ses créanciers interdit à ceux-ci d'agir en responsabilité extracontractuelle contre lui. Toutefois, une jurisprudence considère que le destinataire qui n'a pas accepté la marchandise peut agir contre le transporteur sur le terrain de la responsabilité délictuelle. Cette solution se fonde sur la conception selon laquelle, l'adhésion du destinataire au contrat de transport se réaliserait au moment de la livraison par l'acceptation de la marchandise et des documents qui l'accompagnent[1164].

La reforme du droit des contrats ne règle à rien, la question de savoir dans quelle mesure un tiers peut invoquer le manquement d'une partie à ses engagements contractuels lorsque ce dernier lui a causé un dommage. Néanmoins, s'ils ne peuvent agir sur le fondement du contrat de transport, l'article 1199 du Code civil l'interdisant toujours, les tiers au contrat sont recevables, en se plaçant sur le terrain délictuel, à lui demander réparation du préjudice qu'ils ont subi par suite d'une faute commise dans l'exécution du contrat[1165]. Surtout lorsqu'on sait que, la jurisprudence admet, d'ors et déjà, que l'inexécution d'une obligation contractuelle, constitue une faute délictuelle à l'égard des tiers[1166].

On peut également envisager une cession de droits[1167], par laquelle, le tiers peut se faire céder les droits de l'expéditeur ou du destinataire, et ainsi agir en responsabilité contractuelle[1168]. Cette cession n'étant toutefois opposable au transporteur que si elle lui a été signifiée, conformément l'article 1690 du Code civil.

[1164]Voy. PAULIN Christophe, op. cit , p.257 ; aussi l'article 132-8 du commerce de commerce l'illustre.

[1165] *Ibid.* BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *op. cit*., p. 504, n° 626.

[1166]Ass. plén. 6 oct. 2006 n° 05-13255, *JC* 2006. II. 10181. Cet arrêt a suscité de vives controverses doctrinales et les arrêts postérieurs émanant de certaines chambres de la Cour de cassation ne sont pas nécessairement allés dans le même sens (Civ. 1ère ch., 15 déc. 2011, n° 10-17.691, *D*. 2012, note D. MAZEAUD ; *RTD com*. 2012, 393, obs. B. BOULOC ; cass. Com., 18 janv. 2017, n° 14-16.442, *D.* 2017. 1036, note D. MAZEAUD).

[1167] La cession de contrat est définie à l'article 1216 du Code civ. Voy., pour la « Circulation du contrat », DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., *op. cit*, p. 315 et s.

[1168] *Ibid.*, BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, REINHARD Ives, *op. cit*, p. 517 n° 600.

En plus des parties au contrat de transport, l'action en responsabilité contre le transporteur est également ouverte, à certaines conditions, à d'autres personnes intéressées à l'opération de transport.

II. Les autres titulaires de l'action : les intermédiaires

Ces personnes qui, à proprement parler, ne sont ni partie, ni tiers, que l'on appelle les intermédiaires, peuvent dans certaines conditions exercées une action contre le transporteur défaillant.

Le cas des commissionnaires (A) devrait précéder le cas de l'assureur (B), puis suivront les spécificités en mode international (C).

A. L'action du commissionnaire de transport :

En ce qui concerne l'action du commissionnaire, il faut noter également, qu'en tant que garant du transporteur, il doit pour pouvoir exercer une action principale en garantie contre celui-ci ; mais pour triompher il doit d'abord désintéresser son client ou s'engager à le faire [1169]. Il agira alors par substitution ou subrogation dans les droits de l'expéditeur désintéressé. Toutefois, la défaillance, ou le retard de paiement de son substitué a pour conséquence de lui priver de l'action contre le voiturier.

En ce cas de défaillance du commissionnaire, si elle est occasionnelle, peut pousser à payer des intérêts conventionnels ou légaux. Un taux légal est le taux appliqué par la BCE à sa dernière opération de refinancement majoré de 10 points de pourcentage[1170]. Le non respect du délai de paiement est paisible d'une amande administrative de 2 millions d'euro pour une personne morale. Il existe aussi des risques réglementaires, des retards répétés et importants pouvant entrainer la radiation temporaire après avis de la commission territoriale des sanctions administratives[1171].

[1169] Cass. Com., 13 juin 1989, n° 87-15767, inédit ; Cass. Com. 14 juin 1994, n° 92-18381, *Bull. civ*. IV, n° 219, p. 173 ; BOKALLI Victor Emmanuel, Dorothé C. SOSSA , *op. cit.*, p. 115 ; PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Domonique, *op. cit*., p. 345, n° 519 ; BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *op. cit*., p. 504, n° 625.

[1170] C. com., art. L. 441-6.

[1171] C. trans., art. R. 1452-1.

B. L'action de l'assureur du créancier :

De même, l'assureur, étant subrogé par l'effet du versement de l'indemnisation due à son client victime de l'avarie ou de perte de la marchandise, est recevable à exercer un recours contre le transporteur[1172]. Par contre, cette subrogation doit être expresse[1173].

§ II. Les compétences juridictionnelles :

Le choix de juridiction compétente constitue un élément essentiel dans la stratégie de prévision des contractants de litige, notamment en matière internationale. En effet, sur bien des points, la juridiction choisie déterminera la solution applicable à d'importants éléments de conflits[1174]. C'est le rôle en partie des clauses de différend. Ces clauses, peuvent ainsi concerner la compétence du tribunal, les problèmes de preuve[1175] ou de prescription[1176]. Parmi les plus célèbres figurent : clauses d'arrangement amiable, clauses d'arbitrage ou clause compromissoire[1177], clause de compétence, bien entendu la possibilité de choisir son tribunal[1178].

Ainsi, les textes spécifiques contiennent tous des dispositions relatives à la compétence juridictionnelle. L'Acte uniforme, art. 27 et s.; CMR, art. 31; RU-CIM, art. 56; Conv. Varsovie, art. 28; Conv. Montréal art. 33-1; Con. Aviation, art. R 321-1; D., 31 décembre 1966, art. 54 ; Conv. Hambourg, art. 21. Ici encore les solutions manquent d'unité, les diverses options ouvertes au

---

[1172] Au regard du droit français, la subrogation légale résulte de l'article L.121-12 du Code des assurances ou L.172-29 du même Code en maritime et en fluvial ; Code civ., art. 1346 et s. ; Voy. BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, REINHARD Ives, *op. cit*., p. 517 n°599.

[1173] Code civ., art. 1346-1 §2

[1174] *Idem*. PAULIN Christophe, *op. cit*., p. 259, n°516

[1175] On peut valablement aménager toutes les règles de preuve par une convention, puis que celles-ci ne sont pas d'ordre public, sous réserve des règles en matière de transport international, qui la plupart du temps sont d'ordre public : CMR, Acte uniforme de l'OHADA par exemple.

[1176] Sachant que la reforme opérée par la loi du 17 juin 2008 a validé le principe d'aménagement des règles de prescription ; article 2254 du Code civ. : « La durée de la prescription peut être abrégée ou allongée par accord des parties. Elle ne peut toutefois être réduite à moins d'un an ni étendue à plus de dix ans ».

[1177] Code civ., article 2061

[1178] Si la clause portant sur la compétence *ratione loci* d'un tribunal, pose moins de problème au regard de l'article 48 du Code de procédure civile, et en matière internationale, il peut être difficilement difficile d'admettre une modification de la compétence *ratione materiae* d'un tribunal, car la répartition des compétences est tout simplement impérative. Sur cette délicate question, voy. DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., *op. cit*, p. 371, n° 544

demandeur, la possibilité de stipuler des clauses attributives de compétence variant selon les textes.

Afin de faire le tour de rôle des différentes réglementations, nous proposons de traiter : les compétences d'attribution en Afrique (I), et en France (II).

I. Les compétences d'attribution en Afrique :

Une analyse comparée nous jette dans un exposé qui présentera les compétences d'attribution sous l'égide de l'Acte uniforme de l'OHADA (A), puis au regard de la CIETRMD en Afrique centrale, et de l'Union du Maghreb Arabe au nord du vieux continent (B).

A. L'exposé :

L'Acte uniforme retient, pour déterminer les transports qui rentrent dans son emprise, tantôt un critère spatial ou *ratione loci*, tantôt, un critère matériel [1179] ou *ratione materiae*, c'est-à-dire recourant à des critères objectifs[1180].

En ce qui concerne le juge de l'action, à l'instar du droit français, et de la CMR[1181], l'Acte uniforme pose le principe de la « liberté contractuelle »[1182] en ce qui concerne la désignation de la juridiction compétente pour connaitre le litige né de l'inexécution du contrat de transport. On la verra clairement à la lecture de l'article 27-1 que les parties peuvent porter leur litige devant une juridiction judiciaire ou une juridiction arbitrale : « Pour tout litige auquel donne lieu un transport inter-états. Si les parties n'ont pas attribué compétences à une juridiction arbitrale ou étatique déterminée, le demandeur peut saisir les juridictions du pays sur le territoire duquel :… » Qu'il prend soin de préciser. Suivant la CMR[1183], les parties peuvent donc par une clause du contrat de transport, attribuer compétence à un tribunal arbitral[1184]. Il faut

---

[1179] Article 1er A.U.C.T.M.R. et le texte précise *in fine* que l'Acte uniforme s'applique quels que soient le domicile de la nationalité des parties au contrat de transport.

[1180] On sait que le critère objectif est celui qui exclut tout appel à ceux qui s'attachent à la personne des contractants, tels que la nationalité, le domicile, la langue etc.

[1181] Art. 33

[1182] Sur ce point, voy. p. 164.

[1183] À la condition qu'il soit stipulé que ce tribunal arbitral appliquera la Convention CMR (art. 33).

[1184] L'Acte uniforme, article 26

noter qu'en présence d'une clause attributive de juridiction, le problème ne se pose pas en règle[1185], les clauses attributives étant valables normalement entre commerçants[1186], « à condition d'être spécifiées de façon très apparente dans l'engagement de la partie à qui elles sont opposées »[1187]. Le système est simple, le litige sera soumis à la juridiction arbitrale ou étatique choisie par les parties. Si en revanche, le contrat de transport ne comporte pas de clause attributive de juridiction, on applique la disposition supplétive de l'Acte uniforme. Le demandeur peut alors à son choix, soit porter l'affaire devant la juridiction du pays du siège du défendeur[1188], soit devant le tribunal du pays où se trouve le lieu de la prise en charge ou celui prévu pour la livraison. Dans ce cas, le demandeur ne peut saisir que ces juridictions définies à l'article 27 de l'Acte uniforme[1189].

Ainsi, l'article 27 de l'Acte uniforme ne règle que le problème de la juridiction à saisir qu'en cas de transport. Par voie de conséquence, faut-il en déduire, qu'il faut appliquer les lois nationales relatives à la compétence juridictionnelle. Au Mali par exemple, elle sera en principe au regard de l'article 24 du nouveau Code de procédure civile, commerciale et sociale (CPCCS)[1190]: le tribunal de commerce du domicile (siège) du défendeur[1191]. L'article 25 §8 du CPCCS Mali prend le soin de préciser en ces termes : l'affaire sera portée : « en matière commerciale, au choix du demandeur sauf dispositions légales particulières:

- ✓ devant le tribunal du domicile du défendeur;

[1185] Aux termes de l'article 31-1 du CMR, si le contrat de transport comporte une clause attributive de la juridiction à un tribunal déterminé, celui-ci doit relever d'un des États contractants, à défaut la clause n'est pas valable.

[1186] La question s'est posée de l'opposabilité d'une telle clause au destinataire. La réponse peut dépendre -selon certains auteurs - si la clause relève ou non de l'économie du contrat ; (Pour l'économie du contrat), Voy. BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, REINHARD Ives, *op. cit*., p. 413 , n°446.

[1187] BON GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, REINHARD Ives, 1ère éd., Dalloz, 2010, *op. cit.,* p. 533, n°625.

[1188] « Sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle a été conclu le contrat de transport », précise l'art. 27 al. 2.

[1189] Nullité des stipulations contraire à l'Acte uniforme, art. 28 ; *idem*, CMR, art. 31.

[1190] Institué par le Décret réformiste, N° 09-220/P-RM du 11/05/2009.

[1191] Il en serait par exemple autrement lorsque l'action émanerait du transporteur exerçant son droit de rétention sur la chose mobilière transportée en cas de non-paiement du prix du transport. Le tribunal compétent sera alors celui du lieu de situation de la chose.

- ✓ devant celui dans le ressort duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée;
- ✓ devant celui dans le ressort duquel le paiement devait être exécuté »[1192].

Même principe existe dans le droit intérieur béninois[1193].

On retrouve ainsi, les critères supplétifs de compétence fixés par le législateur communautaire, communément admis par les législateurs nationaux en matière personnelle et ceux qui émanent des règles de conflit en matière contractuelle. Justement, l'Acte uniforme a repris ces solutions classiques auxquelles il agrège, dans une démarche synthétique, les éléments qui rattachent ou localisent un contrat à une juridiction[1194]. On retrouve le même dispositif dans la CMR, article 31, qui prend aussi soin de préciser que le demandeur « ne peut saisir que ces juridictions ». C'est également la solution retenue par l'article 2 et 5-1 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 relative à la compétence judiciaire et l'exécution en matière civile et commerciale, selon lesquels et de façon simple, est compétent le juge avec qui le contrat international à plus de lien (l'État du domicile du défendeur, ou le lieu d'exécution)[1195]. *Idem*, la convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles en cas de conflits de lois.

B. L'AUCTMR au regard de la CIETRMD, et de l'Union du Maghreb Arabe :

Concernant la compétence *ratione loci*, l'Acte uniforme ne retient que le critère de la localisation de la marchandise et non celui de la personne des contractants lorsqu'il 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 ». Que le contrat soit interne ou international importe peu, car l'Acte uniforme, on a vu (p. 43 et s.),

---

[1192] On verra les dispositions identiques, notamment aux articles 42 et 46 du Code civil français.

[1193] L'article 59 du Code de procédure civile du Benin ; v. BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA Dorothé Cossi *op. cit*.

[1194] BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA Dorothé Cossi., *op. cit.* p. 119, n° 418.

[1195] Sur ce point, v. HUET (A) « La compétence d'attribution judiciaire internationale en matière contractuelle », *in Travaux du Comité français de droit international privé*, 1985, 4, pp. 17-51, communication faite le 25 nov. 1981

s'applique aussi bien dans les rapports du droit interne, que dans les rapports interétatiques, communautaires ou internationaux[1196].

Ce critère n'est pas isolé. Il s'insère dans d'autres instruments juridiques en la matière. C'est ainsi que la Convention de Transport Routier des Marchandises Divers (CIETRMD), née en 1996 entre les pays de la CEMAC emprunte notamment la même approche par une disposition identique à son article 1er : « La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties ».

En revanche, la Convention relative au Transport Routier des Personnes, des Biens et au Transit entre les pays de l'Union du Maghreb Arabe[1197]résiste à cette démarche objective mais s'oriente vers le critère de la nationalité. Son article 1er stipule que : « les dispositions de cette convention régissent le transport routier des voyageurs et des marchandises entre les pays membres de l'Union du Maghreb Arabe, ainsi que le transit effectué, entre ces pays par des opérateurs nationaux utilisant des véhicules immatriculés dans l'un des États contractants ».

En ce qui concerne la compétence matérielle ou d'attribution, l'Acte uniforme ne pose aucune règle particulière, de même que les conventions internationales. Il faut revenir aux lois nationales [1198] , *idem* pour les conventions internationales[1199].

II. Règles de compétence en droit Français :

On traite d'abord le transport intérieur (A), puis le transport routier international en provenance ou à destination de l'hexagone (B).

[1196] V. aussi, DIALLO Ibrahima Khalil, « Étude de l'Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route », *communication à l'École Régionale Supérieure de la Magistrature*, Porto-Novo, session de formation du 23 au 27 août 2004, p. 9

[1197] Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie, Tunisie, signé à Alger, le 23 juil. 1993

[1198]Idem. BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA Dorothé Cossi, *op. cit*., . 119, n° 420.

[1199] Sur ce point, v. BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *op. cit*., p. 524, n°651.

A. En transport interne :

La juridiction compétente dépend de la qualité du défendeur conformément à l'article L 101-1 du Code de commerce. Il convient également de tenir compte de l'application de solution du droit commun, tenant à la compétence juridictionnelle en droit interne ou aux conflits internationaux de juridictions[1200]. Selon ces règles, le contrat de transport constituant un acte de commerce par nature[1201], est compétent en principe[1202], le tribunal de commerce, quelque soit le montant, du domicile du défendeur[1203], avec une option pour le demandeur, au profit du tribunal du lieu de livraison effective de la chose ou devant celui du lieu de l'exécution de la prestation de service[1204]. La compétence est exclusive au profit du tribunal de commerce lorsque le transport présente un caractère commercial pour le demandeur, si tel n'est pas le cas, celui-ci au choix entre le tribunal de commerce et les tribunaux civils[1205].

Concernant les clauses attributives de juridiction, les parties peuvent valablement en insérées dans leur contrat ou dans les conditions générales. Elles sont écrites, ou verbales « avec confirmation écrite »[1206].

Il sera plus complexe, quand les parties résident sur le territoire d'un des États membres de l'UE (hormis Danemark)[1207]. Le règlement communautaire n° 2015/2012, qui remplace n°44/2001 du 22 Décembre 2000, relatif à la compétence judiciaire, la reconnaissance, et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale qui s'applique à toutes les procédures introduites après le 10 janvier 2015, écarte les règles de compétence française au profit de celle du tribunal du domicile du défendeur, en application de

---

[1200] Con. Bruxelles, 27 sept. 1968, *D.* n° 87-63, 30 janv. 1987, JO 5 fév.

[1201] Voy. article L 110-1 du Code de commerce et l'article 3 de l'Acte uniforme relatif au droit commercial général.

[1202] Sauf clause attributive de compétence. De telles clauses sont normalement sans effet vis à vis de non commerçants (CPC, art. 48) ; pour l'opposabilité de telles clauses aux rapports entre commerçants, v. BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *op. cit.,* p. 523, n°651.

[1203] C. civ., art. 42

[1204] C. civ., art. 46

[1205] C. com., art. 2

[1206] Le règlement communautaire n° 2015/2012, art. 25, a).

[1207] *Ibidem.* BON-GARCIN Isabelle BERNADET Maurice, REINHARD Ives, 1ère éd., *op. cit*., p. 533, n° 625.

l'article 4 (art. 2 ancien). Le tribunal du lieu où l'obligation a été ou doit être exécutée est également compétent selon l'article 5 § a. Ces dispositions sont écartées si des conventions entre États membres règlent la compétence judiciaire dans des domaines particuliers[1208].

B. Transport international :

D'abord en ce qui concerne la CMR, elle est identique aux dispositions de l'Acte uniforme, selon son article 31, si le contrat de transport ne comporte aucune clause attributive de juridiction, le demandeur saisit au choix les juridictions du pays sur le territoire duquel le défendeur à sa résidence habituelle, où sont situés le lieu de la prise en charge ou celui prévu pour la livraison. De corollaire, si le contrat comporte une clause attributive de juridiction à un tribunal déterminé, celui-ci doit relever d'un État contractant, à défaut, la clause n'est pas valable[1209]. Cette condition se comprend comme un moyen d'assurer l'effectivité de l'application des dispositions substantielles de la Convention, et elle est considérée par la doctrine comme une limitation raisonnable de la liberté des parties[1210]. Les parties peuvent aussi convenir de porter leur litige devant un tribunal arbitral, avec seule exception[1211], qu'il soit marqué que ce tribunal arbitral applique la Convention CMR[1212].

- En mode ferroviaire, les RU-CIM version 1999 prévoit exactement le même mécanisme d'attribution de compétence dans son article 46 §1, sauf en matière d'arbitrage, pour lequel elles ne comportent pas de disposition. Contrairement au régime de 1980[1213], l'article 46 des RU-CIM version 1999

[1208] Regl. , art.71.

[1209] CMR, art. 31-1

[1210] DELEBECQUE Philippe, « Le nouveau droit international des transports », *Mélanges* J. Béguin, Litec, 2005, p. 261 s. spéc. N° 17.

[1211] C'est la « seule exigence pour admettre la validité de la clause » estime, BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *op. cit*., p. 525, n° 652 ; telle est la position des juges français : « sont nulles, les conventions d'arbitrage qui ne se réfèrent pas à la CMR », Paris, 27 juin 1979, *BT* 1979, p. 440 ; Aix-en-Provence, 2 sept. 2004, *BTL* 2004, 614 ; *JC E* 2005, 1930, obs., Cécile LEGROS.

[1212] CMR, art. 33

[1213] Le principe sous les RU-CIM de 1980 était très différent puis que l'article 56 §1 disposait que « les actions judiciaires fondées sur les règles d'uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétentes de l'État dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre État ou les actes de concession ».

ne concerne pas l'arbitrage[1214], ce qui ne signifie pas pour autant que le recours à celui-ci soit contraire aux règles uniformes[1215]. Est donc territorialement compétente ou bien la juridiction d'un des États contractants désignée par la clause du contrat de transport, ou bien à défaut, soit la juridiction de l'État sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport ou celui prévu pour la livraison. Puis la détermination de la juridiction nationale précisément compétente s'effectue selon les règles de compétence de ce pays[1216].

- Quant à la CMNI : la convention de Budapest du 22 juin 2001 contient très peu de dispositions d'ordre procédural, hormis ses articles relatifs aux délais de réclamation (réserves et avis) et de prescription, et ne dit rien sur les juridictions compétentes. Ce vide n'est pas une lacune, reconnait, BON-GARCIN, BERNADET, et DELEBECQUE, elle est comblée par le règlement n°44/2001 précité, puis depuis le 10 janvier 2015 par le règlement n° 2015/2012. Par contre, l'arbitrage exclu du champ d'application de ces règlements, se rattache à l'article 29 de la CMNI, qui dispose sur un fond similaire à l'Acte uniforme : « En l'absence de dispositions de la présente Convention, le contrat de transport est régi par la loi de l'État que les parties ont choisi. 2. À défaut de choix, le droit applicable est celui de l'État avec lequel le contrat de transport présente les liens les plus étroits. 3. Il est présumé que le contrat de transport présente les liens les plus étroits avec l'État dans lequel se trouve l'établissement principal du transporteur au moment de la conclusion du contrat, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet État. Si le transporteur n'a pas d'établissement à terre et s'il a conclu le contrat de transport à bord de son bateau, il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec l'État dans lequel le bateau est enregistré ou dont il bat le pavillon, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet État »[1217].

[1214] PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Dominique, *op. cit*., p . 348, n° 524.

[1215] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *op. cit*., p. 526, n°653, *in fine*.

[1216] *Idem*. PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Dominique, *op. cit*., pp. 347 - 348, n° 524.

[1217] CMNI, art. 29 (1), (2), (3).

- Au regard des conventions aériennes : les conventions de Varsovie et de Montréal consacrent des choses pour la compétence juridictionnelle[1218]. Ces articles ne concernent que les actions intentées contre le transporteur aérien dont la responsabilité est recherchée dans les termes des conventions, c'est-à-dire, pour les marchandises, en cas de perte, d'avarie ou de retard[1219].

Enfin, on remarque que l'article 27 de l'Acte uniforme, l'art. 31 de la CMR ou l'article 46 §1 des RU-CIM 1999 en reprenant les mêmes phrases, se bornent à attribuer une compétence générale aux juridictions du pays sur le territoire duquel se trouve le lieu de la prise en charge ou celui de la livraison. En se comportant ainsi pour un transport Bamako (Mali) => Ouagadougou (Burkina Faso), l'Acte uniforme attribue globalement compétence aux juridictions maliennes et Burkinabè. Mais sans indiquer laquelle, à l'intérieur de toutes ces juridictions, sera plus précisément compétente au Mali ou au Burkina Faso. Pour la détermination de ce second niveau de compétence, en application d'une disposition similaire de la CMR, la jurisprudence française admet qu'il y a lieu d'appliquer à titre supplétif les règles de procédure nationale du pays où l'action doit être engagée[1220]. C'est ainsi que par souci de bonne administration de la justice, et par une lecture simplifiée de l'article 31-1 de la CMR, la jurisprudence française admet compétence des juridictions françaises, alors même qu'elles devraient opérer un renvoi vers les juridictions étrangères[1221]. La Chambre commerciale de la Cour de cassation a décidé dans un arrêt du 8 décembre 2008, que la disposition de l'article 31-1 de la CMR « doit s'interpréter comme permettant la saisine de l'ordre juridictionnel national du lieu de cette livraison, sans que l'application subséquente des règles de compétence territoriale interne à cet ordre puisse avoir pour effet d'écarter la compétence générale expressément voulue par le traité international »[1222].

Ceci étant, le juge compétent doit statuer sur la demande, et pourrait condamner le transporteur indélicat à réparer le dommage subi par le

---

[1218] Art. 28 et 32 pour Varsovie, art. 33 et 34 pour Montréal.

[1219] Pour plus d'éléments, voy. BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *op. cit.*, p. 527, n° 655,

[1220]Com. 17 janv. 1995, *Bull. civ*. IV, n°18. Ce qui est logique. Dans le même sens, BOKALLI Victor Emmanuel, et SOSSA Cossi Dorothé, *op. cit*., p. 119, n° 420.

[1221] Com. 11, dec. 2001*, Bull. civ*. IV, n° 199

[1222] Com., 8 janv. 2008, *Bull. civ.* IV, n° 3, *BTL,* 2008, p. 43.

créancier, sauf si l'action du créancier est barrée par un obstacle de déchéance, de la prescription ou de la forclusion.

§III. Les délais d'action :

Contre toute action intentée hors délai, il sera opposé une fin de non-recevoir. Sans doute, pour contre balancer la lourde responsabilité qui pèse sur le transporteur, les législations accordent à celui-ci, ce que nous appelons, le dispositif de sécurité. En effet, grâce à ce dispositif, un transporteur qui n'exécute pas ses engagements, peut échapper à toute justice, lorsque le créancier n'agit pas à temps. La sécurité offerte par la forclusion et la prescription peut protéger le transporteur de même que l'ayant droit. Nous abordons sous l'angle du transporteur, car très souvent, ce sont les ayants droit qui se trouvent victimes de ce système. Il suffit par exemple qu'un voyageur ne réclame pas son bagage pendant 22 jours après son arrivée que la compagnie aérienne passe entre les mailles du filet sans pouvoir jamais être inquiétée, cela malgré le prix payé. La Cour de cassation, elle-même reconnait, dans son Rapport de 2014, à propos de l'article 757 du CPC, où elle qualifie de « sanction radicale » faisant courir au négligent le risque de perdre son action. Le concept est prisé et l'importance du contentieux est considérable.

Toutefois, la fraude du transporteur suspend ou interrompt en principe le délai, qui se compte différemment selon les systèmes[1223]. Si tous les textes prévoient les délais pour agir, dans divers détails, il manque d'uniformité. Les points de départ des délais sont différents suivant les ordonnancements juridiques **;** Certains textes distinguent d'après l'action concernée[1224], d'autres déterminent le délai en fonction de l'arrivée du véhicule[1225] ou de la livraison[1226]: il s'agit du jour où la marchandise a été remise ou offerte au destinataire ou du jour de livraison prévu en cas de perte totale[1227]. Ce délai de prescription annal[1228],

---

[1223] Voy., SIDIBE Ali*, Responsabilité objective du transporteur de marchandises par route, dans l'Acte uniforme de l'OHADA : approche comparée droits français et international*, Mémoire, *op. cit*., p. 46

[1224] RU-CIM, art. 58 § 2.

[1225] Conv. de Varsovie, art. 29.

[1226]Acte uniforme art. 25-1; CMR; C. com., art. L133-6 ; Conv. de Bruxelles, art. 3 § 6. Dans le même sens, Cass. Com., 3 juin 1997*, Bull. civ*. IV, n° 174, selon lequel le délai court à compter de la livraison effective de la marchandise

[1227] Cass. com., 18 févr. 2003, *Bull. civ*. IV, n° 25.

sauf en transport aérien où le délai est biennal[1229], est porté à trois (3) ans en cas de dol ou de la faute équivalent au dol, sous l'égide de l'Acte uniforme de l'OHADA[1230], et la CMR[1231], 5 ans pour le transport intérieur français, 2 ans en transport ferroviaire[1232].

Ainsi, les délais sont protégés par une « arme discrète »[1233] à double tranchant : la forclusion de l'article L.133-3 (I) et la prescription de l'article L.133-6 du Code de commerce (II).

I. La forclusion :

Mis à part, le déménagement, où le délai d'envoi de la protestation motivée est de 10 jours en général[1234], la prononciation de la forclusion est fréquente en matière de transport des marchandises par route, au bout de 3 jours (A. Principe). Elle triomphe en général jusqu'à l'apparition d'une fraude du transporteur (B. Limites).

A. L'exposé du principe :

En vertu de l'article L 133-3, la réception éteint toute action pour manquants ou avaries si le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou lettre recommandée, une protestation motivée dans les trois (3) jours suivants, non compris jours fériés. Dans ce sens, la jurisprudence considère que des réserves précises, significatives et motivées à la livraison sauvaient le destinataire quand elles ont été acceptées par le transporteur.

[1228] Transports terrestres intérieurs ou international = 1 an. AUCTMR, art. 25; C. com. art. L. 133-6; CMR art. 32, RU-CIM, art. 48; CMNI art. 24.

[1229] Conv. Varsovie, art. 29-1 ; Conv. Montreal art. 35-1

[1230] AUCTMR, article 25

[1231] Art. 32

[1232] RU-CIM version 1999, art. 48, c.

[1233] TILCHE Marie, « Prescription : L'arme discrète », *BTL*, n° 3681, 12 mars 2018, p. 131.

[1234] En revanche, le mail contenant la déclaration d'avarie ne vaut pas la protestation motivée par lettre recommandée susceptible d'écarter la forclusion de 10 jours applicable aux rapports déménageur/ déménagé, peu important que le transporteur en ait accusé réception. Dans le même sens, la fin de non recevoir prévue par l'art. L. 224-63 du Code de la consommation ne peut être écartée par la mention « sous réserve de déballage », dépourvue de toute force juridique. TGI Paris, 21 sept. 2018, B. c./ Mobilitas et a. ; *BTL*, n° 3708, 15 octobre 2018.

La forclusion, est la sanction de l'inobservation des délais impartis pour adresser des réserves relatives aux avaries et retard. Si visiblement la perte totale y échappe [1235], la difficulté porte sur les marchandises arrivées complètement abîmées, ou inutilisables. Pour résoudre cette équation, la Cour de cassation estime que les avaries, même graves, n'équivalaient pas à la perte totale et imposaient de se plier à la formalité [1236]. Mais, une demande d'expertise judiciaire propre au transport[1237], formée dans les trois (3) jours par l'une seulement des parties, suffit cette formalité. Par contre, la formalité ne peut être satisfaite par un appel téléphonique suivi d'un mail deux (2) heures après la réception, cela même s'il s'avère que le transporteur aurait commis une faute. C'est ce qui est arrivé à ce malheureux client dont la totalité de ses rats confiés au transporteur pour des tests médicaux, sont arrivés morts, malgré le non respect du transporteur, des consignes clairs de maintenir la température normale à 21°C ; le transporteur encaisse son pognon et sort indemne, par ce que les protestations envoyées quatre (4) jours après étaient hors délai. Selon la Cour, « la mort de la totalité des rats transportés ne s'analysant pas en perte totale mais en avarie, le destinataire doit adresser une protestation motivée dans les 3 jours de la réception. En l'absence de formalité de demande d'expertise dans ce délai ou d'observations expresses, l'action contre le transporteur est forclose »[1238]. Statuant ainsi, la Cour décide que l'éventuelle faute qualifiée du transporteur est sans effet sur la forclusion et la prescription.

Il faut rappeler que pour faire échec à la forclusion, à défaut de protestation motivée dans les trois (3) jours suivant la réception, les réserves, on a vu (v. p. 98, 101 et 103), doivent être suffisamment précises sur la nature du dommage et la quantité de marchandises affectées. Tel n'est pas le cas aux yeux de la cour suprême, d'un appel téléphonique suivi d'un mail, ni lorsque les réserves se bornent à mettre en cause l'emballage et l'humidité de l'envoi[1239].

[1235] La perte totale exclut la forclusion de l'article L. 133-3 du Code de commerce dont bénéficient les transporteurs et le commissionnaire garant de leur fait. CA Douai, 2ème ch., sect. 2, 8 nov. 2018, n° 17/04902, Air Sho c/ Militzer Munch France et a. ; *BTL*, n° 3714, 26 nov. 2018, n° 17/04902.

[1236]Cass. Com., 5 mai 2015, n° 14_11.148 et 14-15.278 ; Axa France IARD c/ Sté Soufflet agriculture

[1237]C. com., art. L. 133-4

[1238] CA Paris, Pôle 5, ch. 5, 29 nov. 2018, n° 17/08839 ; jugement déféré T. com., Bobigny, 28 mars 2017 ; *BTL,* n° 3716, 10 déc. 2018, p. 699.

[1239] CA Lyon, 3ème ch., 15 mars 2018, n° 16/09479, Kuehne + Nagel c/ Rocca Transports ; « Forclusion : réserves inefficaces », *BTL*, n° 3683, 26 mars 2018, p. 175.

Loin d'être un principe isolé, la forclusion se manifeste en transport aérien qu'ils s'agissent des Conventions de Varsovie (art. 26-4), Montréal (art. 31-4) ou du Code des transports[1240]. L'irrecevabilité prospère sans difficulté, sauf cas de fraude (B).

B. Les limites de la forclusion:

On précise d'ores et déjà que la forclusion est, en règle, inopposable à l'expéditeur. C'est dans ce sens qu'une Cour d'appel n'a pas hésité à affirmer que l'article L 133-3 du Code de commerce était, en quelque sorte, réservé au destinataire.

La fraude imputable au voiturier est susceptible de lui priver des bénéfices de la forclusion. En effet, les conventions internationales n'en disent pas plus mais l'article L 6422-4, consacré aux transports aériens intérieurs, la définit ainsi : « la fraude est celle par laquelle un transporteur a dissimulé ou tenté de dissimuler les avaries, manquants ou retards ou tenté d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans le délai requis ». En extension de la notion de fraude, elle a ainsi été retenue contre un commissionnaire ayant laissé croire au commettant que toutes diligences avaient été faites pour l'indemniser afin de l'empêcher d'agir à temps[1241]. Ainsi exprimée, la notion de fraude, qui dépasse la simple faute intentionnelle, recouvre à la fois la volonté de cacher le dommage et, surtout, de faire obstacle au recours. Dans ce sens, elle est apparue à propos de fausses factures émises par le voiturier ; mais a été écartée en l'absence de preuve de l'impossibilité d'agir[1242]. Si ce n'est manque de cette preuve accablante, la fraude pouvait franchir un autre cas.

Il reste à voir le second dispositif d'extinction de l'action du créancier.

II. La prescription :

La prescription est une cause d'extinction de l'action de par l'écoulement du temps nécessaire pour agir en justice**.** Elle est en générale annale en matière de

---

[1240] Partie IV ayant gobé le Code de l'aviation civile.

[1241] Versailles, 12ème Ch. 6 janvier 2015, n° 12/07262 ; *BTL* n° 3535

[1242] Versailles, 12ème ch. 3 déc. 2015, n°14 /00256

transport [1243], quinquennale en matière civile [1244], biennale en matière de vente [1245](A. Prescription courte). En cas de dol du transporteur, le délai de prescription est porté à trois (03) ans, ou 5 ans pour le transport intérieur français (B. Prescription longue).

A. La prescription courte :

Aux termes de l'article 25 de l'Acte uniforme : « Toute action découlant d'un transport régi par le présent Acte uniforme se prescrit par un an à compter de la date de livraison ou, à défaut de livraison, de la date à laquelle la marchandise aurait dû être livrée. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute équivalente au dol, cette prescription est de trois ans ». L'alinéa 2 prévient que « 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 ». En effet, un an après, toute action[1246]contre le transporteur, à condition qu'elle soit fondée sur le contrat de transport, ou sur des faits se rattachant accessoirement à l'exécution de ce contrat[1247], se voit opposée une fin de non recevoir. Il s'agit d'une faveur faite au transporteur afin qu'il soit à l'abri de toute poursuite alors même qu'il n'a pas satisfait à ses obligations[1248].

Pour triompher, une espèce de recours gracieux, sous forme de réclamation au préalable s'impose pour toute action en responsabilité contre le transporteur[1249]: une réclamation au sens de l'article 32 de la CMR suppose

---

[1243] *Idem*, CMNI, art. 24, Les RU-CIM, art. 48, sauf en transport aérien où le délai est de deux (2) ans, art. 35-1 Convention de Montréal, art. 29-1, convention de Varsovie. Par ailleurs, la prescription annale s'applique au déménagement quand il y a une part de déplacement (C. com., L. 133-9)

[1244]AUDCG, art. 16

[1245]AUDCG, art. 301, 1.2 ; L'art. 48 de la CMNI prévoient une prescription de deux (2) ans, s'il s'agit d'action « en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le transporteur » ou en « versement du produit d'une vente effectuée par le transporteur ».

[1246] Du commissionnaire, l'expéditeur, ou du destinataire contre le transporteur, inversement celle du transporteur contre l'un ou l'autre de ses cocontractants

[1247] L'article 25 (32 CMR) visant globalement toute « action découlant d'un transport régi par le présent Acte uniforme » : les actions en responsabilité pour pertes, avaries et retard, celles relatives au paiement du fret, aux envois contre remboursement, en répétition de l'indu, en remboursement d'immobilisation du véhicule, etc.

[1248] Sur ce point, voy. BOKALLI V. E. et COSSI SOSSA, *Droit des contrats de transport de marchandises par route, op. cit.,* 2006, p. 125.

[1249] Le 1er transporteur en cas de transport successif.

que le transporteur ait été informé clairement et de façon non ambigüe par l'ayant droit que celui-ci demandait une indemnisation pour les dommages subis par la marchandise transportée[1250]. Ex : une lettre par laquelle l'ayant droit réclame et attribue la responsabilité de la perte de la remorque et des marchandises et décrivant les éléments du préjudice en mentionnant le poids et la valeur des colis volés[1251]. Ainsi n'a pas satisfait cette condition une lettre qui contenait la réclamation d'aucune indemnisation justifiant de la part du transporteur une prise de position, peu important qu'il ait su que sa responsabilité était mise en cause[1252].

Comme l'article 25-2 précisant le délai et la forme de la réclamation, ne souffle pas un mot sur le moyen par lequel cette réclamation est portée à la connaissance du transporteur, la charge de la preuve devrait incomber à celui qui s'en prévaut. Lorsque la preuve n'a pas été rapportée avant la date de l'assignation en responsabilité civile et en paiement, c'est cette dernière date qui doit être considérée comme celle à laquelle le transporteur a eu connaissance des réclamations. Autrement dit, en cas de doute sur la date des réclamations, la date à laquelle la défenderesse a eu connaissance des réclamations prétendues est considérée comme celle de l'assignation. Le non respect du délai imparti est sanctionné par la forclusion, c'est-à-dire, plus de six (6) mois s'étant « écoulés entre la date de prise en charge et la réclamation, l'action en réclamation est irrecevable »[1253]. En considération de ce silence de l'Acte uniforme, rien n'interdit les modèles de notification classique. Ainsi, on pourra réaliser cette notification, selon la législation de chaque État membre, soit par voie d'huissier de justice, soit par lettre recommandée, etc. On peut également prévoir dans le contrat, en insérant une clause spécifique en vertu de l'article 4-3 de l'AUCTMR, selon lequel : « Les contractants peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre mention qu'ils jugent utile ». Les parties peuvent en vertu de cet article inclure le moyen de notification dans les instructions relatives à l'assurance de la marchandise (alinéa 4-2) soit prévoir une clause spécifique qui rentrait dans la catégorie « toute autre mention qu'ils jugent utile ».

[1250] Oberster Gerichtshof-Osterreich (Allemagne), 29 août 1994, *DET*, 1995, 211

[1251] CA Nancy, 2ème ch., 29 nov. 1994, Ets Lavaux c./ Mat Transport NV : *BTL* 1995, 17

[1252] CA Bruxelles (Belgique), 20 sept. 1995, The British and Foreign marine insurance c.: Sté Morin, *BTL* 1995, 794

[1253] TGI Bobo-Dioulasso (Burkina Faso), n° 195, 14 join 2006, Sté AGF TOGO Assurance c. / F.A.M., *ohadata J*-09-88.

Quant au point de départ du délai, à la croisée de la CMR, on retrouve les dispositions à peu près identiques. Une petite différence existe quant à ce point. En effet, si dans l'Acte uniforme le délai est compté de la date de livraison, ou à défaut de livraison, de la date à laquelle la marchandise aurait dû être livrée [1254], la CMR pose différents points de départ du délai de prescription selon la nature du dommage[1255]:

- Pour les manquants/avaries et retard : jour de la livraison ;
- Pour les pertes totales : le 3ème jour après l'expiration du délai convenu, ou à défaut, du 60ème jour suivant la prise en charge ;
- Dans tous les cas : à la fin du 3ème mois suivant la conclusion du contrat.

Par ailleurs, il faut noter que ces 30 jours, 60 jours ou 3 mois avant-coureurs ne constituent pas des délais de prescription (qui commence quand ils sont passés) susceptibles d'interruption ou de suspension.

C'est en droit français que le fossé se creuse. En effet, mis à part, le délai annal pour « les actions pour avaries, pertes ou retard, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport »[1256], sauf des cas de fraude ou d'infidélité, le législateur français fixe à un (1) mois le délai pour intenter des actions récursoires. En vertu de l'art. L. 133-6, al. 4, ce délai court à compter « du jour de l'exercice de l'action contre la garantie », alors que la plupart des conventions internationales n'opèrent aucune distinction selon la nature de l'action judiciaire, sauf la CMNI[1257]. Ce délai d'un (1) an court en cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, c'est-à-dire selon le cas, à l'expiration du délai de livraison fixé par le contrat type applicable ou par la convention écrite des parties. Dans les autres cas, du jour

---

[1254] *Idem* en droit du transport intérieur français ; art., L.133-6 : « Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire », sauf dans le cas de transports faits pour le compte de l'État, « la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif » (art. L. 133-6 *in fine*).

[1255] RU-CIM opère également une distinction est faite selon la nature du dommage : art. 48 § 2, RU-CIM, version 1999.

[1256] Art. L.133-6 al. 1

[1257] CMNI, art. 24-4

où la marchandise a été « remise ou offerte » au destinataire[1258]. La CMNI pose des règles proches de celle-ci, puisque la prescription de l'action principale court à compter du jour[1259] où la marchandise « ont été ou aurait dû être livrée au destinataire »[1260].

En plus, ce qui est impossible sous l'égide de l'Acte uniforme ou des conventions internationales[1261], est déduit du caractère supplétif de l'article L.133-6 du Code de commerce, de telle sorte que les parties puissent y déroger par des conventions particulières, pour du moins entre professionnels, l'art. L. 218-1 du Code de consommation interdisant tout aménagement de prescription avec le consommateur. Ainsi, en transport routier intérieur, la Cour de cassation a admis des clauses abréviatives de prescription[1262], à condition cependant que le créancier puisse bénéficier d'un délai raisonnable pour exercer son droit. Mais depuis la loi du 17 juin 2008[1263], qui a modifié significativement le régime de la prescription en matière civile, les parties au contrat de transport ne pourront plus réduire le délai de la prescription annale, article 2254 du Code civil ayant édicté un délai incompressible d'un (1) an. Par contre, ils pourront allonger le délai de prescription, et ce dans la limite de dix (10) ans[1264].

B. La prescription longue :

La faute commise par le transporteur peut avoir une incidence sur la durée de la prescription. Ainsi, le dol et la faute équivalente au dol produisent cet effet portatif de prescription à 3 ans, sous l'égide de l'Acte uniforme[1265] ou la

---

[1258] Pour tous les autres cas notamment, l'exécution d'un contrat unique ; cas de refus de la marchandise, voy., BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit,* p. 514, n° 638

[1259] Non compris dans le délai

[1260] CMNI, art. 24-1

[1261] Où la prescription est d'ordre public.

[1262] Cass. Com., 12 juil. 2004, n° 03-10. 547 et n° 03-10891, *Bull. civ.* 2004, IV, n° 162, considérant par ailleurs qu'une clause de clause de prescription s'applique même en cas de faute lourde.

[1263] Loi n° 2008-561 du 17 juin 2008, *JO* 18 juin 2008, p. 9856.

[1264] Durcit l'article 2254 du Code civil.

[1265] AUCTMR, art. 25

CMR[1266], 5 ans pour le transport intérieur français[1267], 2 ans en transport ferroviaire[1268].

Il faut noter que, le Code de commerce est, à notre connaissance, le seul instrument à traiter de la fraude pour faire échec à la prescription. En effet, l'article 133-6 al. 1 qui fixe à un an le délai de prescription des actions contre le voiturier pour avarie, perte ou retard réserve expressément les cas de fraude ou infidélité. On ne la trouve nulle part, qu'il s'agisse de la CMR[1269], ou de la CIM. La CMNI l'ignore tout comme les conventions et la loi française maritimes. Comme l'Acte uniforme, les conventions internationales parlent de faute dolosive[1270] ou excusable[1271], imputable au transporteur pour passer à la longue prescription ; or, pour la jurisprudence française, la commission d'une faute dolosive, lourde ou inexcusable aujourd'hui n'a aucune incidence sur la prescription, qu'elle soit d'origine légale[1272]ou conventionnelle[1273]. C'est ainsi qu'elle a été jugée que la courte prescription s'appliquait au dépôt consécutif au déplacement et aux demandes en compensation ou en répétition malgré une fraude avérée imputable au transporteur : en l'espèce s'étant aperçu que des fausses factures avaient été émises par le voiturier avec la complicité d'un employé de son service comptable, l'affréteur avait cessé de les régler. Assigné par le factor auquel elles avaient été cédées, le commissionnaire demandait, reconventionnellement, la restitution des sommes indument perçues et la compensation avec la dette restante. La Cour de cassation a jugé que ces prétentions étaient soumises à la prescription annale tout en repêchant

---

[1266] Art. 32

[1267] Aux termes de l'article 110-4 du C. com. : « Les obligations nées à l'occasion de leur commerce entre commerçants ou entre commerçants et non-commerçants se prescrivent par cinq ans si elles ne sont pas soumises à des prescriptions spéciales plus courtes ».

[1268] RU-CIM Version 1999, art. 48, c.

[1269] Qui met sur le même pied le dol, à connotation un peu différents, et la faute inexcusable

[1270] Elle passe à 3 ans en cas de « dol ou de faute équivalente au dol », article 25 Acte uniforme.

[1271] Elle passe à deux ans en transport ferroviaire chaque fois que le dommage résulte d'un dol ou d'une faute inexcusable : RU-CIM 1999, art. 48.

[1272] Voy., l'arrêt précité sur le transport des rats tous mort par la faute du transport, mais la forclusion a triomphé : CA Paris, Pôle 5, ch. 5, 29 nov. 2018, n° 17/08839 ; jugement déféré T. com., Bobigny, 28 mars 2017 ; *BTL*, n° 3716, 10 déc. 2018, p. 699.

[1273] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 513, n° 637

l'affréteur qui plaidait la fraude qui fait passer à 5 ans le délai alloué au demandeur.

A côté de la fraude, l'infidélité du transporteur, qui produirait le même effet, a été retenue dans l'affaire du voilier endommagé dont les avaries avaient été camouflées sous les branches. Toutefois, en relève le recours du destinataire obligé d'indemniser son voisin en raison de la pollution due au débordement d'une cuve. Après avoir rejeté le fondement délictuel, la Cour a considéré qu'il y avait responsabilité contractuelle soumise aux articles L 133-1 et suivants du Code de commerce, d'où la prescription annale.

La fraude ou l'infidélité dont il s'agit, doivent constituer des manquements au contrat d'une gravité bien supérieure à la faute lourde, car procédant de la mauvaise foi[1274]. Cette malversation n'est cependant pas toujours suffisante à elle seule. De nombreuses décisions précisent que l'exception de fraude ou d'infidélité n'opère que si les agissements du transporteur ont eu pour conséquence d'empêcher ou de détourner le réclamant d'agir en temps utile[1275]. Cette position qui était de règle a triomphée jusqu'au jour où la haute juridiction a considéré acrobatiquement que la fraude suffit à tenir l'irrecevabilité en échec sans qu'il faille démontrer l'impossibilité d'agir à temps en raison des manœuvres. En l'espèce, elle censurait une Cour d'appel qui avait ajouté une condition à la loi. Dans sa dernière sortie, la Cour de cassation, admet que la fraude (prouvée), ou l'infidélité se suffit pour amener la prescription à 5 ans : inutile de chercher un lien de causalité avec l'impossibilité d'agir, l'article L. 133-6 du Code commerce n'imposant pas la preuve de l'impossibilité d'agir dans le délai d'un (1) an suivant la découverte de la fraude [1276]. Il semble donc qu'il ait allégé mélange entre la fraude générale à la loi[1277] et la fraude dont le but principal est d'empêcher de faire valoir ses droits à temps[1278].

[1274]BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 512

[1275] Voy. Cass. Com., 11 janv 1994, *Bull. civ. IV*, n° 22; *JC* 1994. IV. 671. Dans le même sens, Cass. Com., 9 déc. 2008, n° 07-19759, *RD trans.* 2009, n° 86, note STAES.

[1276] Cass. Com. 27 sept. 2017, n° 16-12. 942, *BTL*, n° 3661.

[1277]c. com. art. L. 132-8 par exemple.

[1278] Dans ce sens, TILCHE Marie, « Prescription : L'arme discrète », *BTL*, n° 3681, 12 mars 2018, p. 132

Il reste à insister que la fraude et l'infidélité restent, selon la conception française, les causes d'interruption ou de suspension classiques du délai annal, même si dans la pratique la jurisprudence ne distingue pas la notion de fraude et d'infidélité, et n'a accordé d'intérêt à cette dualité[1279]. Toutefois, la fraude qui provoque de tel effet, est d'interprétation stricte et ne s'étend pas à la faute lourde hier, inexcusable aujourd'hui, qui ne sont pas délibérées.

Nous résumons par une belle parade historique d'une auteure ; si la fraude corrompt tout, l'histoire de l'ex article 108 du Code de commerce devenu L133-6 C. com. est édifiante : au départ, il était cantonné aux actions contre le voiturier et le commissionnaire avec un délai dual : la responsabilité d'un côté, les autres actions de l'autre, uniformisé à un an en 1942, sauf pour fraude ou infidélité[1280]. En un moment donné la mauvaise foi du débiteur ne le privait plus de la prescription annale. Raison de plus pour la cantonner aux situations où des affirmations fallacieuses ou frauduleuses ont empêché l'ayant droit d'agir à temps. Puis ce critère est abandonné à notre connaissance en 2017.

C. L'interruption et suspension des délais:

L'interruption est un événement qui arrête le cours du délai et anéantit rétroactivement le temps déjà accompli, de telle sorte que si, après cet incident, la prescription recommence à courir, il ne sera pas possible de tenir compte du temps déjà écoulé [1281]. Alors que « la suspension en arrête temporairement le cours sans effacer le délai déjà couru »[1282], à la différence de l'interruption, elle n'anéantit pas les effets accomplis et se traduit par un allongement du délai correspondant au temps de suspension[1283].

Dès lors, il faut préciser que si la convention CMR laisse les causes d'interruption et de suspension à la loi de la juridiction saisie, elle n'en prévoit pas moins un mécanisme original de suspension. Il s'agit de la réclamation écrite adressée au transporteur par une personne ayant qualité pour agir [1284]. Conformément à cette disposition, une réclamation écrite

---

[1279] Dans ce sens, Cass. Com., 2 janv. 1952, *D.* 1952. Somm. 145.

[1280] TILCHE Marie, « Prescription : L'arme discrète », *BTL*, n° 3681, 12 mars 2018, p. 131

[1281] *Lexique des termes juridiques*, 16ème éd., Dalloz, 2007.

[1282]Code civ. art. 2230

[1283] CORNU Gérard, *Vocabulaire juridique*, 2ème éd., PUF, 1990, p. 794

[1284] CMR, art. 32-2

suspend la prescription jusqu'au moment où le transporteur la repousse par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes[1285]. Tant que ces deux (2) conditions ne sont pas remplies, la prescription demeure suspendue. Par ailleurs, pour produire un tel effet, la réclamation doit émaner de l'ayant ou de son mandataire qualifié et être écrit. Si cet écrit n'est assujetti à aucune forme particulière, il doit cependant renfermer une demande d'indemnisation justifiant une prise de position du transporteur[1286]. Il faut noter que la suspension par réclamation écrite prévue à l'article 32-2 de la CMR ne concerne que les actions contre le transporteur et non ses demandes[1287].

Au Mali ou au Cameroun[1288] comme dans la plupart des États africains ayant hérité de la législation coloniale française, l'interruption de prescription est régie par les articles 2240, 2241, 2244 à 2248 du Code civil, la suspension par les articles 2230 à 2239 du Code civil.

On compte deux (2) causes principales d'interruption : la demande en justice et la reconnaissance du droit du réclamant. À ces causes légales peuvent ajouter des causes conventionnelles d'interruption, depuis la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008[1289]. Il faut d'ors et déjà préciser que l'acte interruptif doit nécessairement se situer dans le délai de la prescription. Passé ce délai, il n'est plus possible de parler d'interruption, mais seulement, le cas échéant, de renonciation à la prescription[1290].

- La 1ère cause principale d'interruption : la demande, enrôlée en justice, même en référé, de l'article 2241 al. 2 du Code civil, interrompt la prescription, même si elle est formée devant une juridiction incompétente, ou affectée d'un vice de procédure[1291]. Cependant, il est d'une jurisprudence

---

[1285] Ces pièces peuvent être : photos, rapport d'expertise, témoignages, etc.…

[1286] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 522.

[1287] Voir, « Prix du transport et prescription », *BTL*, n° 3698, 9 juil., 2018, p. 416.

[1288] NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, *op. cit*, p. 322, n° 591 et s.

[1289] L'art. 2254 Code civ.

[1290] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 518, n° 644.

[1291] L'art. 2241 du Code civil maintient l'effet interruptif d'une demande portée devant une juridiction incompétente ou affectée d'un vice de procédure (forme et de fond, l'art. 2241 n'en distingue pas). Mais, il a été jugé, CA Toulouse, 14 sept. 2016, n°14/05862, « une citation n'interrompt pas la prescription quand elle est

constance, qu'un défaut d'enrôlement d'une assignation la rend caduque et sans effet sur le cours du délai. Malgré le débat, cette jurisprudence a encore de l'avenir et les tribunaux en tiennent beaucoup. Dans l'affaire, Aber Roussel Déménagements du 19 juillet 2018,[1292] la Cour d'appel de Nîmes, rappelant que rien ne permet de revenir sur la jurisprudence décidant qu'une assignation frappée de caducité n'a pas d'effet interruptif, confirme le jugement du tribunal de Nîmes du 23 mars 2016, et condamne la cliente du déménageur à régler la facture, au motif que « l'assignation n'a d'effet interruptif de prescription que si elle est enrôlée dans le délai imparti par le Code de procédure civile ». À défaut, elle est frappée de caducité.

- La seconde cause principale d'interruption : la reconnaissance du droit du réclamant de l'art. 2240 du Code civil[1293], a donné lieu à des diverses décisions portant, les unes sur les effets de la compensation, les autres sur l'incidence de pourparlers transactionnels[1294], ou encore la contestation[1295]. Tel n'est pas le cas de la compensation unilatérale[1296]opérée par le donneur d'ordre sur le prix du transport[1297]. Si le paiement même partiel pose l'effet interruptif, cet aveu ne vaut pas pour les factures contestées : « n'est pas reconnaissance du solde de la créance, la contestation du système de facturation et n'interrompt pas la prescription »[1298]. Aussi, la reconnaissance de responsabilité ne tient pas si, elle n'est pas avérée. C'est ce qui a voué à l'échec, la seconde parade de la cliente dans l'affaire précitée d' « Aber Roussel Déménagements ». En effet, « si le chef d'équipe avait signé l'exemplaire portant les réserves du destinataire, ce paraphe ne valait pas aveu,

---

caduque », *idem*, Versailles 2 mai 2017, n° 15/08974. La citation est caduque quand elle n'a pas été enrôlée dans les délais fixés par le Code de procédure civile, soit au civil, 4 mois devant le TGI (CPC, art. 757), au commercial 8 jours (CPC, art. 857). La caducité rend l'Acte inefficace pour l'avenir.

[1292] CA Nîmes, 1ère ch., 19 juil. 2018, n° 16/02935, X c/ Aber Roussel Déménagements ; jugement déféré TI Nîmes, 23 mars 2016 ; Voy. « Fatal défaut d'enrôlement », *BTL*, n° 3701, 30 juil. 2018, p. 461.

[1293] Interrompt la prescription et fait courir un nouveau délai de même nature (un an).

[1294] La question des pourparlers transactionnels ne faisait guère débat jusqu'au jour où la chambre commerciale de la Cour de cassation s'est démarquée de la chambre civile, en leur reconnaissant un effet non suspensif au lieu de simple clause de style. *BTL*, n° 3698, 9 juil. 2018, p. 416.

[1295] « Prescription : contestation n'est pas interruption », *BTL*, n° 3683, 26 mars 2018, p. 174

[1296] Prohibée.

[1297] Pour cette illustration voy. TILCHE Marie, « Litiges transport », *BTL*, n° 3673, 15 janv. 2018, p. 6

[1298] CA Versailles, 12ème ch., 13 mars 2018, n° 17/02643 ; *BTL*, n° 3683, 26 mars 2018, p. 174

le déménageur n'ayant pas répondu aux courriers de la cliente et de son avocat »[1299].

Cependant, une petite consolation est offerte à l'ayant droit. Face au mutisme du transporteur sur le sort de l'envoi, le chargeur bénéficie de la présomption de perte inspirée de la CIM[1300], la CMR et les contrats types[1301]; en effet, au bout d'un certain temps[1302], il est en droit de réclamer l'indemnité afférente sans avoir à fournir d'autres preuves. Il pourrait également tenter de jouer sur l'article 2224 du Code civil qui fait courir la prescription à compter du jour où le titulaire d'un droit a connu des faits permettant de l'exercer. Certes, l'article L.133-6 texte spécial qui l'emporte sur le général, fixe trois (3) points de départ du délai[1303], mais la combinaison des Codes est possible[1304].

En outre, on tente de défendre que la loi du 17 juin 2008 précitée a consacré la position jurisprudentielle, elle-même reprise d'un ancien adage « *contra non valentem agere non currit praescriptio* », en énonçant dans son article 2234 que : « la prescription est suspendue contre celui est dans l'impossibilité d'agir par suite d'un empêchement résultant de la loi, de la convention ou de la force majeure ». Ainsi, la prescription ne court pas à l'encontre de celui qui était dans l'impossibilité d'agir pour avoir, de manière légitime et raisonnable, ignoré la naissance de son droit[1305]. Elle ne court pas d'avantage lorsque l'empêchement est le fait du débiteur lui-même, par exemple s'il a usé de manœuvres dilatoires ayant eu pour résultat de retarder l'action en justice du demandeur[1306]. Mais, la prescription doit jouer de façon normale chaque fois que le demandeur était en mesure d'engager son action en temps utile, nonobstant le comportement de son adversaire ou les circonstances[1307]. Pour le reste, la prescription est également suspendue par l'article 2238 du Code civil

---

[1299] Idem, CA Nîmes, 1ère ch., 19 juil. 2018, n° 16/02935, X c/ Aber Roussel Déménagements.

[1300] Art. 29

[1301] Art. 20

[1302] Calqué sur l'expiration du délai convenu ou fixé par les conventions

[1303] Jour de l'offre, jour de la livraison ou de celui où elle aurait dû intervenir.

[1304] TILCHE Marie, « Prescription : L'arme discrète », *BTL*, n° 3681, 12 mars 2018, p. 132

[1305] Cass. Com., 13 avr. 1999 ; *Bull. civ.* IV, n° 89.

[1306] Cass. Com. 5 mars 1968, *BT*, 1968, p. 163.

[1307] Cass. Com., 23 févr. 1988, *BT,* 1988, p. 334 ; Voy., BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 520, n° 647.

selon lequel : « La prescription est suspendue à compter du jour où, après la survenance d'un litige, les parties conviennent de recourir à la médiation ou à la conciliation ou, à défaut d'accord écrit, à compter du jour de la première réunion de médiation ou de conciliation. La prescription est également suspendue à compter de la conclusion d'une convention de procédure participative ou à compter de l'accord du débiteur constaté par l'huissier de justice pour participer à la procédure prévue à l'article L. 125-1 du Code des procédures civiles d'exécution ». Un autre cas de suspension se trouve dans l'article 2239 du Code civil : « La prescription est également suspendue lorsque le juge fait droit à une demande de mesure d'instruction présentée avant tout procès. Le délai de prescription recommence à courir, pour une durée qui ne peut être inférieure à six mois, à compter du jour où la mesure a été exécutée ».

Par ailleurs, a été posée la question de savoir si la compensation a un effet sur la prescription, en tant que mode d'extinction des créances réciproques. Traduisant la reconnaissance de la dette de fret, elle interrompt la prescription annale. Il n'y a pas discussion sur ce point. Le problème est de savoir s'il faut aller plus loin et considérer qu'elle contient une offre de paiement faisant grimper le délai à trois (3) ou cinq (5) ans ou 2 ans. La jurisprudence tangue un peu mais un arrêt récent, venu du haut, répond par la négative : la compensation avec les frais de transport constitue une reconnaissance de responsabilité qui interrompt le délai annal[1308], mais sans effet novatoire[1309]. En clair, il n'y a pas d'interversion au profit de la prescription de droit commun[1310].

Nous voici au terme de notre sous titre consacré à la responsabilité contractuelle. On termine par la réparation du dommage subi. On sait, pour que le préjudice puisse faire l'objet d'une réparation, il doit présenter trois (3) caractères mis en lumière par les professeurs DELEBECQUE et PANSIER : certain, direct et prévisible. Le principe est celui de la réparation intégrale du dommage. Les dommages et intérêts doivent compenser en totalité le préjudice. En pratique, il est cependant difficile d'évaluer correctement la valeur pouvant correspondre audit préjudice (compensatoire et moratoire s'il y

[1308] Et en fait courir un de même nature.

[1309] Sur ce sujet, un important article bien détaillé qui analyse son évolution : Marie TICLHE, « compensation : effet sur la prescription », *BTL*, n° 3678, 19 févr. 2018, p. 84.

[1310] Cass. Com. 7 févr. 2018, n° 16-15.037

a lieu). Que cela ne tienne, quelques indices, permettent d'évaluer à mieux le préjudice : la jurisprudence admet qu'à défaut de rapporter la preuve d'un préjudice plus important, celui-ci doit être fixé au montant de la remise en état[1311]. Quant à la marchandise, elle doit être évaluée à la valeur qu'elle a pour le destinataire et non à celle qu'elle présente pour l'expéditeur, c'est-à-dire à la valeur pour laquelle n'importe qui se trouvant dans la situation du destinataire peut se procurer ladite marchandise[1312]. En Allemagne, elle est également estimée à partir de sa valeur abstraite sans tenir compte des possibilités réelles de vente[1313]. L'action en responsabilité triomphera, dès que le résultat n'est pas atteint, sauf si contrée par une fin de non recevoir. La forclusion ou la prescription prévue par toutes les réglementations, et qui atteint toutes les actions relatives à l'exécution du contrat[1314] peut être opposée à tout état de cause, même devant la Cour d'appel, sauf renonciation[1315]. En revanche en matière aérienne, la prescription n'atteint que l'action en responsabilité, au regard de l'article 29-1 de la convention de Varsovie, ou 35-1 de celle de Montréal. Pour certains auteurs, il faut entendre l'action en responsabilité comme se rapportant uniquement aux cas de responsabilité prévus par les conventions, c'est-à-dire, en matière de marchandises, aux pertes, avaries ou retard[1316]. L'article 6422-5 du Code de transport reprend dans les mêmes termes les dispositions des conventions, ajoutant cependant en son alinéa 2 que « l'action en responsabilité à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions prévues par le présent chapitre ».

[1311] Cass. Com. 25 nov. 1997, Transports Lesage c./ Sté Tr. Fromilhage, *BTL* 1997, 852. *DET* 1999. 248

[1312] T. com. Paris, 3 déc. 1996, Cie Black Sea et Baltic c./ Huhne et Nagel, *BTL* 1997, 182

[1313] Bundesgerichtshof, 15 oct. 1992, *DET* 1993, 740

[1314] CMR, art. 32 ; CMNI art. 24 ; RU-CIM art. 48

[1315] C. civ., art. 2248.

[1316]BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 514.

SOUS TITRE II. LES AUTRES SANCTIONS :

Ces sanctions ne sont pas moins importantes. D'ailleurs, en présence d'une inexécution contractuelle, ce que l'on songe en premier, c'est d'obliger le débiteur à s'exécuter tel qu'il s'était engagé à faire, à ne pas faire ou à donner : c'est ainsi que lorsque l'une des parties n'exécute pas ses obligations, l'autre peut en poursuivre l'exécution forcée en nature (Chapitre I). Toutefois, elle peut préférer la résolution du contrat (chapitre II).

CHAPITRE I. L'exécution forcée:

L'exécution forcée en nature et la sanction de l'inexécution par excellence. Par opposition, on parle parfois d'exécution forcée par équivalent à propos de la responsabilité civile contractuelle, qu'on vient de voir. Au lieu d'obtenir satisfaction en nature, le créancier obtient un équivalent monétaire : des dommages-intérêts.

En effet, l'obligation forcée en nature peut prendre deux (2) formes : soit c'est le principe, le débiteur qui serait condamné à exécuter l'obligation inexécutée au regard de l'article 1221 du Code civil : exécution forcée directe, objet de notre étude; soit c'est le créancier qui exécute lui-même l'obligation inexécutée par le débiteur conformément de l'article 1222 du Code civil : exécution forcée indirecte. Cette hypothèse désormais déjudiciarisée, mais qui suppose que certaines conditions soient réunies pour déployer ses effets, ne sera pas étudiée ici[1317] ; parce qu'elle combine difficilement par le transport dans la mesure où il sera pratiquement impossible pour le chargeur d'exécuter lui-même le déplacement alors que la marchandise est arrivée à même avariée, perdue ou arrivée avec retard à la destination. Néanmoins, on peut retenir, pour qu'elle soit mise en œuvre, la faculté de remplacement suppose, en premier lieu, que le débiteur ait été mis en demeure de s'exécuter, ce qui implique qu'il ne soit pas exécuté volontairement. Au surplus, la faculté de remplacement doit avoir été mise en œuvre dans un délai et un coût raisonnable.

Nous n'entrerons pas non plus dans la querelle de distinction entre l'exécution en nature et réparation en nature. On note que cet enjeu de qualification attend un critère fiable, simple accepté par tous. Car si le principe de distinction est parfaitement établie pour certains, d'autres nient qu'il puisse exister une réparation en nature distincte de l'exécution en nature. Ce qui est sûr, l'enjeu majeur reste la satisfaction du créancier, sans que ne pose la question de savoir s'il s'agit d'exécution ou de réparation, cette dernière étant étrangère à la matière contractuelle. Il faut tout simplement dire que, si le créancier sollicite l'exécution de l'obligation initiale auprès du débiteur ou qu'il sollicite la réparation en nature, on peut déduire de l'article 1221 qu'il entend simplement être satisfait.

[1317]Sur ce sujet, voy., *Droit de la responsabilité et des contrats, régimes d'indemnisation*, sous la direction de Philippe LE TOURNEAU, Dalloz action 2018/2019, 11ème éd., Dalloz, 2017, p. 3212.82

Sans doute pour obtenir satisfaction et l'exécution en nature (Section I), la loi organise un dispositif de sécurité à actionner en cas de défaillance du débiteur, c'est l'exception d'inexécution (Section II).

SECTION I.Le droit d'exiger l'exécution forcée en nature :

Conformément au principe général de la force obligatoire du contrat, chaque partie devrait pouvoir imposer à l'autre partie l'exécution non seulement des obligations de somme d'argent mais aussi des obligations non pécuniaires, qui sont à sa charge. Le droit à l'exécution en nature se présente ainsi comme « l'effet le plus direct du principe de la force obligatoire du contrat »[1318].

Sous réserve qu'il ait lui-même exécuté sa part du contrat, ou du moins, que celle-ci soit encore possible[1319], l'ayant droit a droit d'exiger du transporteur l'exécution des prestations promises. En n'exécutant pas, ou mal, ses obligations, le transporteur a violé le « droit subjectif » du créancier, précisément le « droit de propriété du créancier sur la prestation qui lui a été promise »[1320]: sa créance née du contrat. Celui-ci, dont l'intérêt est atteint, a donc le droit à être protégé complètement et directement du seul fait de cette inexécution et dans la mesure, naturellement, où celle-ci est caractérisée, ce dont le créancier devra rapporter la preuve.

L'exécution forcée en nature est en principe de droit en vertu de l'art. 1221 du Code civ. (§I. Principe). Mais, elle est exclue lorsqu'elle est impossible. Elle est également exclue « s'il existe une disproportion manifeste entre son coût pour le débiteur et son intérêt pour le créancier »[1321] (§II. Les limites).

§I. Le principe : l'exécution en nature ou la vraie exécution.

L'exécution forcée est la réponse adéquate à l'obligation contractuelle ; cette dernière voulant dire *stricto sensu*, que le débiteur de l'obligation soit obligé d'exécuter telle que convenue, pas autrement. L'exécution forcée nous parait, la sanction normale à l'inexécution, tout le reste étant une consécration de

---

[1318] VINEY (G.), JOURDAIN (P.) et GHESTIN (J.), *Les effets de la responsabilité*, LGDJ 2001 n° 19 ; également, GRAS Nicolas, *Essai sur les clauses contractuelles*, thèse, 2014, Université d'Auvergne-Clermont-Ferrand 1, p. 231

[1319] STOFFEL-MUNCK (Ph.), note s[s], Soc. 18 nov. 2003, n° 01-43. 735*, N, RDC* 2004, p. 106.

[1320] GENICON (T.), note sous Civ. 3[ème], 16 juin 2015, n° 14-14. 612, *N, RDC* 2015, p. 839.

[1321] Code civ., art. 1221.

l'inexécution illicite, tantôt sous couvert de l'utilité économique du contrat, tantôt de son efficacité.

I. Le régime juridique :

Il s'agit des textes applicables (A) et le domaine de l'exécution en nature (B).

A. Les textes applicables :

Tant que l'exécution du contrat est possible, les parties se doivent d'y procéder, débiteur et créancier, comme l'expriment deux maximes traditionnelles « *pacta sunt servanda* », c'est-à-dire que les « conventions doivent être respectées », et « *Nempotes proprio facto se ad obligation liberare* », qui signifie que « personne ne peut se libérer d'une obligation par son propre fait ». Ce principe est repris notamment par les articles 1221 du Code civil, et 1341 du même Code ; L.111-1 al. 1 du Code des procédures civiles d'exécution français.

Aux termes de l'art. 1221 du Code civil : « Le créancier d'une obligation peut, après mise en demeure, en poursuivre l'exécution en nature sauf si cette exécution est impossible ou s'il existe une disproportion manifeste entre son coût pour le débiteur et son intérêt pour le créancier ». On trouve une disposition semblable dans les principes du droit européen du contrat et les principes d'Unidroit. Ils tempèrent également le principe de l'exécution en nature, par des exceptions importantes, notamment si le coût de l'exécution en nature est déraisonnable[1322].

Dans l'espace OHADA, la matière est aujourd'hui régie par l'Acte uniforme du 10 avril 1998 portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution. Ceci découle de la combinaison des articles 10 du Traité, 336, 337 et 338 de l'AUPSRVE.

B. Le domaine de l'exécution en nature :

Le principe est particulièrement important pour les contrats de vente. Contrairement à l'obligation de livrer, qui se conçoit avec le risque de rester théorique, car on ne peut en assurer l'efficacité que par des procédés détournés, les obligations contractuelles de faire quelque chose ou de ne pas faire quelque chose peuvent parfois n'être exécutées que par l'autre partie

[1322] Article 7.2.2 des principes Unidroit, relatifs aux contrats du commerce international, 2010

contractante. Dans ces cas, le seul moyen d'obtenir l'exécution d'une partie qui ne le veut pas est par la voie de l'exécution forcée. Cette exécution forcée peut être obtenue en nature, sans difficulté s'il s'agit d'une obligation de donner, plus difficilement s'il s'agit d'une obligation de faire ou de ne pas faire, mais la jurisprudence pose aujourd'hui clairement le principe de l'exécution en nature, même pour les obligations de faire ou de ne pas faire[1323].Toutefois, l'exécution forcée est ordonnée par le juge.

Alors que la question n'est pas controversée dans les pays de "droit civil", les systèmes de *Common Law* ne permettent pas les sanctions en nature (spécifique performance) d'obligations non pécuniaires que dans des circonstances spéciales [1324] , admise très exceptionnellement, la sanction contractuelle étant de règle.

Dans un droit français plus ouvert, la jurisprudence, qui est à la base de cette théorie notamment par ses interprétations portées aux feux articles 1142[1325]et 1184 alinéa 2 du Code civil[1326], continue de faire de l'exécution forcée une sanction de règle. Elle a toujours, à la limite, valorisée la sanction en nature plutôt que la résolution judiciaire, malgré une apparence équivalence des sanctions dans la lettre et l'esprit du texte[1327]. En ce sens, les juges du fond peuvent prononcer l'exécution forcée en nature ou par équivalent, alors que la résolution est demandée par l'une des parties. À l'inverse, lorsque l'exécution en nature est demandée, le juge ne peut prononcer la résolution judiciaire[1328]. Dans ce sens, la cessation de l'illicité s'impose au juge lorsqu'elle lui est demandée. Il ne lui revient pas d'apprécier l'opportunité de faire respecter une règle de droit impérative.

[1323] Civ. 1ère, 16 janvier 2007, *D.* 2007, 1119, note O. GOUT. *RTD civ*, 2007, 342 obs. J. MESTRE et B. FAGES.

[1324] Dans ce sens, voy., https://www.unidroit.org/fr/instruments/contrats-du-commerce/principes-dunidroit-2010-fr/432-chapitre-7-inexecution-section-1-inexecution-en-general-2/1189-article-7-2-2-execution-de-l-obligation-non-pecuniaire

[1325] « Toute obligation de faire ou de ne pas faire se résout en dommages et intérêts en cas d'inexécution de la part du débiteur ».

[1326] « Dans ce cas, le contrat n'est point résolu de plein droit. La partie envers laquelle l'engagement n'a point été exécuté, a le choix ou de forcer l'autre à l'exécution de la convention lorsqu'elle est possible, ou d'en demander la résolution avec dommages et intérêts ».

[1327] Cass. Com., 3 déc. 1985, *Bull. civ*. 1985, IV, n° 286 ; Cass. 3ème Civ, 11 mai 2005, *Bull. civ*. 2005, III, n° 103.

[1328] DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., *op.cit*, p. 339.

La jurisprudence prévoit que la grande majorité des obligations sont désormais susceptibles d'exécution forcée, à l'exception toutefois des obligations présentant un caractère personnel. Le créancier peut, s'il le souhaite, solliciter l'exécution concrète du contrat. Ainsi, l'exécution des obligations de sommes d'argent peut se traduire par des saisies mobilières ou immobilières. L'obligation de donner, et donc de transférer la propriété, peut se dispenser du concours du débiteur[1329]. Néanmoins, il faut nuancer ce propos ; en effet, chaque fois que l'obligation inexécutée présente un caractère personnel, il n'est pas possible d'en demander l'exécution forcée. Les limites résident dans la sauvegarde de la liberté individuelle, qui peut être physique, morale et intellectuelle[1330].

II. La mise en œuvre de l'exécution forcée en nature :

Sa mise en œuvre exige, le respect d'un certain nombre de conditions (A). Une fois celles-ci remplies, des sanctions suivront à l'encontre du débiteur (B).

A. Les conditions :

Par rapport aux conditions, la doctrine s'accorde à reconnaître que le juge doit ordonner l'exécution en nature lorsqu'elle lui est demandée par un cocontractant, dès lors qu'il y a une obligation inexécutée et qu'il n'existe pas d'impossibilité matérielle, juridique ou morale de l'exécuter. Il en est ainsi en présence d'une créance certaine, liquide et exigible, constatée par un titre exécutoire, une décision de justice ou un acte notarié.

L'exécution forcée en nature ne s'impose pas tant en vertu de la volonté unilatérale du créancier, mais bien en vertu du respect de la force obligatoire du contrat[1331]. Ainsi qu'en dispose l'article 1221 du Code civil, l'exécution forcée en nature ne peut être sollicitée qu'après que le débiteur a été mis en demeure par le créancier d'exécuter son obligation.

Enfin, il faut noter que pour mettre en œuvre l'exécution forcée en nature, l'huissier de justice demeure le personnage central, qui demande au pire l'intervention de la force publique.

[1329] GRAS Nicolas, *Essai sur les clauses contractuelles*, thèse, *op.cit*, p. 231

[1330] Dans ce sens, voy., DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., *op.cit*, p. 340

[1331] GRAS Nicolas, *Essai sur les clauses contractuelles*, thèse, *op.cit*, p. 230

B. Les sanctions :

En cas de refus d'obtempérer, le débiteur peut se voir sanctionné pénalement et judiciairement :

Il peut être pénalement responsable d'abus de confiance. En effet, le manquement à certaines obligations contractuelles est sanctionné par l'article 314-1 du Code pénal, qui réprime l'abus de confiance. Toute une série de contrat est visé par ce texte : « L'abus de confiance est le fait par une personne de détourner, au préjudice d'autrui, des fonds, des valeurs ou un bien quelconque qui lui ont été remis et qu'elle a acceptés à charge de les rendre, de les représenter ou d'en faire un usage déterminé ». Le délinquant encourt une peine de trois (3) ans d'emprisonnement et de 375 000 euros d'amende.

Judiciairement, trois (3) techniques peuvent être proposées :

1) **L'astreinte** :

Il s'agit d'une mesure judiciaire destinée à assurer l'exécution effective d'une décision de justice. C'est une mesure de contrainte différente du dommage indemnitaire. Consacrée par la loi du 5 juillet 1972, texte qui a entériné une pratique imaginée par la jurisprudence et qui en a défini le régime, avant d'être modifié par la loi du 9 juillet 1991 sur les procédures civiles d'exécution. Aujourd'hui, elle fait l'objet des articles L.131-1 et s. du Code des procédures civiles et d'exécution. Elle est possible ainsi, pour toute obligation de faire ou de donner, sauf si l'obligation est trop personnelle ou s'il s'agit d'une obligation monétaire, auquel cas la sanction diffère en ce que le taux d'intérêt légal sera majoré de cinq (5) points à l'expiration d'un délai de deux (2) mois à compter du jour où le jugement de condamnation est devenu exécutoire.

2) **L'injonction** :

Les tribunaux se sont vus reconnaitre le droit de prononcer des injonctions à l'encontre des débiteurs récalcitrants à travers les articles, 803, al. 1, 809 al. 2 et 1425-1 du Code de procédures civiles et 1 et 2 de l'AUPSRVE[1332]. L'injonction de payer est ordonnée à chaque fois que la créance contractuelle est certaine liquide et exigible[1333].

[1332] Sur ce point, la conclusion générale, (p. 473).

[1333] AUPSRVE, art. 1

3) **L'exécution aux dépens du débiteur** :

Il s'agit de l'hypothèse marquée au début du présent chapitre, dans laquelle, le créancier est autorisé, en cas d'inexécution par le débiteur, d'exécuter lui-même la prestation aux dépens du débiteur[1334] : « l'exécution en nature indirect ». L'exécution aux dépens on a vu suppose normalement une autorisation du juge, sauf en matière commerciale, ou une mise en demeure suffit.

En outre, la sanction de principe qu'est l'exécution forcée, n'étant pas d'ordre public rien ne s'oppose en effet que les parties l'aménagent, ou la renforcent notamment grâce à des clauses pénales, dont les astreintes conventionnelles ne sont qu'une expression[1335], ou encore des clauses de rétention[1336]. Encore faut-il que ces clauses soient licites et ne portent pas atteintes aux droits fondamentaux du débiteur[1337].

On peut aussi ajouter une autre sanction privée, qu'on étudiera dans ses détails, les exceptions d'inexécution (section II). Elles sont exceptionnelles, puisqu'en droit français, nul ne peut se faire justice soi-même. Inutile de rappeler qu'elle peut être rapprochée à cette garantie très efficace qu'est le droit de rétention[1338].

§II. Les limites de l'exécution forcée:

L'exécution forcée peut souffrir de diverses limites. Deux (2) d'entre eux sont visées par l'article 1221 du Code civil. Il s'agit de l'impossibilité et du coût disproportionné[1339]. D'autres sont attachées de part et d'autre à la qualité du débiteur, nature du bien et le moment de l'exécution, au caractère de l'obligation, etc. On les range en loyauté (I) du créancier et les autres limites (II)

[1334] Dans ce sens, C. civ. art. 1222.

[1335] Cass. Civ. 1ère, 9 mars 1977, *Bull. civ.* I, n° 126

[1336] Sur ce point, Aynes A. *Droit de rétention, unité ou diversité ?* thèse Paris-II, 2004, Economica, 2005 ; Sur le droit de rétention du transporteur, voy, p. 188 de la présente.

[1337] DELEBECQUE (Ph.) « L'exécution forcée », *RDC*, 2006, p. 100

[1338] Voy. (p. 219). Dans le même sens, C. civ., art. 2286.

[1339] Sur ce point, voir commentaires dans le, *Droit de la responsabilité et des contrats, régimes d'indemnisation*, sous la direction de Philippe LE TOURNEAU, Dalloz action 2018/2019, 11ème éd., Dalloz, 2017, p. 3212.32,

I. La loyauté du créancier :

Comme nous venons de voir, le créancier ne doit pas abuser de ses prérogatives et doit rester dans ses relations avec le débiteur[1340]. C'est ainsi que l'exécution qui est impossible en droit ou en fait ne doit être imposée. De même, lorsqu'il y a eu un changement radical de circonstances après la conclusion du contrat, l'exécution, bien qu'encore possible, peut être devenue tellement onéreuse, tellement disproportionnée en terme de coût, qu'il serait contraire au principe général de bonne foi de l'imposer. Par exemple, un pétrolier a coulé dans les eaux territoriales à la suite d'une violente tempête. Bien qu'il soit possible de renflouer le navire, le chargeur ne peut pas exiger l'exécution du contrat de transport si celle-ci implique pour l'armateur des dépenses excédant de beaucoup la valeur du pétrole.

L'exécution en nature serait également exclue lorsque le créancier peut raisonnablement obtenir l'exécution d'une autre façon.

Enfin, il est interdit l'exécution forcée d'une obligation à caractère personnel.

II. Les autres limites :

D'abord, il convient de préciser que l'exécution, quand bien même, un titre exécutoire peut être paralysée compte tenu de la qualité du débiteur, de la nature du bien à saisir, du moment de l'exécution, ou de l'existence d'une décision de justice suspendant l'exécution. En effet, certains débiteurs tels que les personnes morales de droit public ne peuvent en principe subir l'exécution forcée même lorsque le créancier est bénéficiaire d'un titre exécutoire[1341]. De même, certains biens déclarés insaisissables par la loi ne peuvent faire l'objet d'une exécution forcée[1342]. En plus, la saisie ne doit pas être disproportionnée par rapport au montant de la dette[1343]. Et le créancier ne peut en principe procéder à l'exécution forcée avant huit heures du matin ou après dix-huit heures du soir, encore moins un dimanche ou un jour férié[1344]. Enfin, les effets d'un titre exécutoire peuvent être paralysés lorsque le débiteur a bénéficié

[1340] Sur l'abus de droit, voy. p. 142.

[1341]Voy., l'article 30 de l'Acte uniforme portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution (AUPSRVE).

[1342] AUPSRVE, l'article 51.

[1343] Pour le reste, voy., CPC ex. L.121-2

[1344] AUPSRVE, article 46.

d'une décision de défense à exécuter, ou lorsqu'il y a ouverture d'une procédure collective contre le débiteur[1345]. Ce sera le cas lorsque le débiteur de bonne foi, se trouve dans une situation difficile et qu'une exécution forcée est décidée, il peut obtenir du juge, un délai de grâce pour pouvoir s'exécuter[1346].

SECTION II L'exception d'inexécution, moyen d'obtenir l'exécution en nature :

L'exception d'inexécution est un mécanisme bien connu du droit des contrats, même s'il n'était pas directement régi par les dispositions du Code civil. Une carence désormais rattrapée, depuis la réforme du droit des contrats par les articles 1219 et 1220 du même code. D'ailleurs, l'article 1220 du Code civil innove en ouvrant la voie à l'exception pour risque d'inexécution. Appliquée à l'inexécution du transporteur, elle est enclenchée par l'ayant droit, qui suspend l'exécution de son obligation de paiement du prix du transport jusqu'à ce que le transporteur exécute la sienne, c'est-à-dire livre bien la marchandise. L'exception d'inexécution exercée par l'ayant droit est en quelque sorte, l'équivalent du droit de rétention du transporteur.

§I. Le régime de l'exception d'inexécution :

On verra la définition (I), puis le domaine d'application (II).

I. Définition :

Par définition, l'exception d'inexécution sera un moyen spécifique et exceptionnel de défense[1347], par lequel l'une des parties refuse d'exécuter sa prestation tant que l'autre partie n'a pas exécuté la sienne[1348]. Cette dernière expression suggère qu'il doit exister une certaine réciprocité entre l'obligation inexécutée et l'obligation pour laquelle l'exception d'inexécution est opposée.

[1345]Voy., l'Acte uniforme révisé portant organisation des procédures collectives d'apurement du passif, l'article 75 al. 2

[1346] C. civ., art. 1244.

[1347] Parce que souvenons-nous, il est interdit de faire justice soi-même.

[1348] BUFFELAN-LANORE (Y), LARRIBAU-TERNEYRE (V), Droit civil, *Les obligations*, 14ème éd., Sirey, 2014, p. 458, n°1217

II. Domaine d'application de l'exception d'inexécution :

L'*exceptio* est un procédé utilisé en droit romain ; le Code civil y faisait seulement allusion notamment les articles 1612, 1653, 1704, 1749, alors que la jurisprudence l'autorise dans tous les contrats synallagmatiques, parfait ou imparfait, parce que sans doute ce type de contrat constitue un terrain fertile où triomphe ce phénomène. Dans ce type de contrat, la jurisprudence a par ailleurs généralisé la légitimité du tel recours par le cocontractant victime d'une inexécution : parce qu'il y'a l'interdépendance des obligations des parties, elle permet à ce cocontractant de suspendre l'exécution de ses propres obligations jusqu'à ce que l'autre exécute les siennes. Cela signifie que, si l'une des parties n'exécute pas son obligation, l'autre ne sera plus tenue d'exécuter la sienne : elle pourra opposer au cocontractant qui exigerait l'exécution de sa prestation, une exception de contrat non accompli ou *exceptio non adimpleti contractus.*

En outre, pour qu'elle soit valable un certain nombre de conditions s'impose.

§II. Les conditions d'application de l'exception d'inexécution :

À ce stade, il faut désormais distinguer selon que l'inexécution par le cocontractant est avérée (I) ou qu'elle est seulement à venir (II).

I. Les conditions d'application de l'exception d'inexécution avérée:

Pour qu'elle puisse être invoquée, il faut un certain nombre d'éléments : l'inexécution doit être suffisamment importante et un lien de connexité doit exister entre les deux obligations. Aux termes de l'art. 1219 du Code civil, « une partie peut refuser d'exécuter son obligation, alors même que celle-ci est exigible, si l'autre n'exécute pas la sienne et si cette inexécution est suffisamment grave ». L'article ressort clairement les deux (2) conditions de l'inexécution déjà existantes dans la doctrine et dans la jurisprudence.

A. L'inexécution suffisamment grave :

Le législateur français précise à l'article 1219 que l'inexécution doit être suffisamment importante pour que l'obligation du cocontractant n'ait plus. La gravité de l'inexécution doit être appréciée de façon relative en procédant à un contrôle de proportionnalité entre la gravité de l'inexécution et l'importance

de l'obligation que l'autre partie refuse d'exécuter en représailles[1349]. Donc, en réalité, au-delà de l'importance de l'inexécution motivant l'exception, c'est essentiellement une exigence de proportionnalité que met en valeur ce critère de la gravité. Ainsi qu'il est écrit dans le rapport, l'exception d'inexécution ne peut être opposée « comme moyen de pression sur le débiteur que de façon proportionnée ». Le juge veillera sur le respect de ce critère de telle sorte qu'une inexécution « mineure » n'ait entrainée une exception d'inexécution[1350].

B. L'interdépendance des obligations :

En principe, les deux obligations doivent être nées du même contrat. C'est la position classique de la Cour de cassation. Néanmoins, elle a atténué cette position en 2005, dans un arrêt où elle semble mis l'accent sur la connexité et non sur la cause ; Elle dit ceci : « l'inexécution d'une convention peut être justifiée si le cocontractant n'a lui-même pas satisfait à une obligation contractuelle mais découlant d'une convention distincte, dès lors que l'exécution de cette dernière est liée à celle de la première ».

Ainsi décrite, elle diffère de l'action en résolution sur deux (2) points essentiels :

1) L'exception d'inexécution est un simple moyen de défense : c'est un simple moyen de défense du débiteur qui refuse d'exécuter sa prestation tant que celle du contractant ne l'a pas été ;
2) L'exception d'inexécution est un moyen temporaire**,** puisque le contrat existe toujours, mais son exécution est suspendue jusqu'à ce que le contractant soit prêt à exécuter sa propre prestation.

L'exception d'inexécution s'apparente à un procédé indirect d'exécution qu'on a vu plus haut, en vertu duquel le créancier agit en lieu à la place du débiteur pour faire exécuter une obligation inexécutée par le débiteur. S'il s'exécute parce que le créancier lui a fait faire. Bien qu'il s'agisse d'une exception, en pratique, le recours au juge est évidemment inutile. C'est une voie de justice privée, dans la mesure où il a dors et déjà été jugé qu'elle pouvait être invoquée même sans mise en demeure préalable[1351]. Toutefois, le

---

[1349] Rapport sur la reforme du droit des contrats, remis au président de la République française.

[1350] En ce sens, Civ., 3ème, 26 mai 2010, n° 09-15. 729, N.

[1351]Com. 27 janv.1970, *JC* 1970, II, 16554, note J. HUET.

recours au juge n'est toujours pas loin, puisque le contractant qui se voit opposé une exception d'inexécution peut saisir le juge pour faire constater par exemple qu'il avait effectuée sa prestation, ou que les conditions de mise en œuvre ne sont pas réunies.

Il faut reconnaitre, que toute ses conditions puissent être remplies, mais souvent il est impossible de mettre en œuvre *l'exceptio non adimpleti contractus*, tout simplement parce que la chose à livrer a péri, ou que l'inexécution est définitive.

II. Condition d'exception d'inexécution par anticipation :

Reprenant comme nouvelle la recette jurisprudentielle, le Code civil admet depuis la reforme de 2016, l'exception d'inexécution par anticipation en posant des conditions relativement strictes en ces termes : « une partie peut suspendre l'exécution de son obligation dès lors qu'il est manifeste que son cocontractant ne s'exécutera pas à l'échéance et que les conséquences de cette inexécution sont suffisamment graves pour elle. Cette suspension doit être notifiée dans les meilleurs délais »[1352]. Pour que l'exception d'inexécution pour inexécution à venir, puisse donc triompher, il faut également une inexécution manifeste (A) avec des conséquences suffisamment graves (B).

A. Une inexécution manifeste :

Dès qu'il y a l'inexécution manifeste, l'article 1220 C. civ permet au créancier d'une obligation, avant tout commencement d'exécution du contrat, de suspendre l'exécution de sa prestation s'il est d'ors et déjà manifeste que le débiteur ne s'exécutera pas. Par contre, l'ombre d'un tel comportement ne suffit pas, le législateur en disposant ainsi, semble exiger qu'elle soit certaine. Si telle était l'interprétation retenue par les juges, les hypothèses dans lesquelles l'exception pour inexécution à venir pourra être évoquée sont rares.

Bien avant l'article 1220, à l'exception d'inexécution classique, la chambre commerciale de la Cour de cassation admettait déjà, qu'il était possible qu'une partie puisse exercer l'*exceptio* en réaction à un simple risque d'inexécution. Un arrêt du 11 février 2003 illustre cela :« Mais attendu, en premier lieu, que l'arrêt relève que le moyen de la société Diringer a trait à l'existence d'une « contre-créance » qui l'autoriserait à suspendre l'exécution de son obligation de paiement et que l'exception d'inexécution a pour objet de contraindre l'un

[1352]Art. 1220. C. civ.

des cocontractants à exécuter ses propres obligations ou de prévenir un dommage imminent, tel qu'un risque caractérisé d'inexécution ; qu'ainsi, sans méconnaître les termes du litige, la cour d'appel, qui s'est fondée sur une exception d'inexécution, a légalement justifié sa décision »[1353]. À l'espèce la société « Aditec » avait saisi le juge des référés pour obtenir de la société « Diringer » le paiement d'une somme représentant le solde restant dû, selon le décompte, sur factures de marchandises livrées, et la société Diringer s'y est opposée en invoquant l'existence d'une contre-créance.

B. Des conséquences suffisamment graves :

Lorsqu'il est dors et déjà manifeste que le cocontractant ne s'exécutera pas à l'échéance et que les conséquences de cette inexécution sont suffisamment graves pour elle, une partie peut donc suspendre l'exécution de sa prestation. Le texte, insiste que les conséquences de cette inexécution doivent être « suffisamment graves ». Il est encore difficile de discerner avec précision ni quelles seront les conséquences à prendre en considération ni quel sera le seuil de gravité qu'elles devront présenter. On peut néanmoins imaginer que tel sera le cas lorsque l'inexécution à venir mettrait en péril l'activité du créancier.

Ainsi, nous terminons ce chapitre en notant que l'*exceptio*, n'est valable en cas de simple risque d'inexécution, que si elle est notifiée dans les meilleurs délais au cocontractant.

Ceci étant, nous sommes sur le point de voir l'hypothèse de la résolution judiciaire, en vertu duquel, on peut résoudre le contrat en toute licéité avec ou sans consentement mutuel.

[1353]Cass. com., 11 févr. 2003, n° 00-11.085

CHAPITRE II. La résolution pour inexécution:

En présence de l'inexécution de l'une des parties, si l'autre peut en poursuivre l'exécution forcée en nature, il ne demeure pas moins qu'elle puisse préférer, la résolution pure et simple du contrat, en vertu de l'article 1217 du Code civil.

La résolution se définit comme, anéantissement rétroactif d'une convention et des effets fondés sur l'inexécution ou la mauvaise exécution par l'un des contractants de ses obligations[1354]. Elle ne se confond pas avec la résiliation entendue par l'anéantissement non rétroactif d'une convention à la demande de l'une des parties.

Avant la reforme du droit des contrats en France, la résolution était en principe judiciaire et devait donc être demandée en justice. Mais elle pouvait être conventionnelle et auquel cas elle intervenait de plein droit.

La résolution pour inexécution est une sanction propre aux contrats synallagmatiques. On dit que la condition résolutoire est « toujours sous-entendue dans les contrats synallagmatiques, pour le cas où l'une des parties ne satisfera point à son engagement. Dans ce cas, le contrat n'est point résolu de plein droit. La partie envers laquelle l'engagement n'a point été exécuté, a le choix ou de forcer l'autre à l'exécution de la convention lorsqu'elle est possible, ou d'en demander la résolution avec dommages et intérêts »[1355].

La solution doit être nuancée car la résolution ne concerne pas tous les contrats synallagmatiques[1356]et pas seulement les contrats synallagmatiques. Elle ne concerne pas notamment le prêt à intérêt qui est aussi un contrat synallagmatique. Il s'agit d'une sanction parmi les autres : le créancier peut ainsi forcer l'autre à s'exécuter si cela est possible[1357].

Aux termes de l'art. 1224 du Code civil : « la résolution résulte soit de l'application d'une clause résolutoire soit, en cas d'inexécution suffisamment grave, d'une notification du créancier au débiteur ou d'une décision de

---

[1354] GOUT Édouard Umberto, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Petit lexique juridique* : *Mots et expressions*, 2ème éd., Larcier, 2016.

[1355] Article 1184 du Code civil. Pour plus de commentaires, voy. ROUJOU DE BOUBEE (M. E), *Essai sur la notion de réparation*, Paris, LGDJ, 1974, p. 254

[1356] Elle est exclue pour les contrats aléatoires, comme le contrat d'assurance, et pour les cessions d'offices ministériels.

[1357]Cass Civ. 3ème, 11 mai 2005, *Bull. civ.* III, n° 103

justice ». Ici, l'apparition de la clause résolutoire est une innovation puis qu'elle n'était pas prévue expressément par le Code civil napoléonien.

En règle, qu'il soit conventionnelle ou judiciaire, elle est toujours demandée en justice[1358]. La différence entre les trois mécanismes tenant à l'entendu du pouvoir judiciaire, il ne devrait pas y avoir de différence dans leur mise en œuvre car l'inexécution reste le dénominateur commun de toutes résolutions.

Le texte distingue clairement les trois (3) types de résolution que nous étudierons : la résolution judiciaire, fruit d'une décision de justice (Section I), la résolution conventionnelle, par l'effet d'une clause résolutoire (Section II) résolution unilatérale qui résulte d'une notification du créancier au débiteur (Section III).

SECTION I.La résolution judiciaire :

Elle est le mode de résolution de droit commun, puisqu'elle est traditionnellement considérée comme une sanction propre aux contrats synallagmatiques. Elle suppose notamment une « inexécution suffisamment grave » (§I conditions résolutoires). Contrairement à la résiliation, elle intervient comme l'effet d'une bombe, écrasant le contrat et laissant derrière elle un néant, comme si rien n'a jamais existé (§II. Les effets).

§I. Conditions résolutoires :

La résolution judiciaire est justifiée par l'unique condition, à savoir : l'inexécution. En dehors d'une telle preuve, les juges rejettent la demande du créancier.

La preuve d'un préjudice est inutile ici. Le caractère synallagmatique du contrat et la preuve de son inexécution d'une certaine gravité suffisent au juge de prononcer la résolution. Si l'inexécution est suffisante au soutien de la demande, toute preuve supplémentaire est inutile[1359]. Il n'est même pas nécessaire que « l'exécution ait causé à l'autre partie, un préjudice consommé », écrivait Alain BENABENT[1360].

[1358] Le recours au juge est rendu obligatoire par l'ancien article 1184 du Code civil.

[1359] ROUVIERE Fréderic, *Le contenu du contrat : Essai sur la notion d'inexécution*, préface Christian ATIAS, PU Aix-Marseille, 2005, p. 83, n° 82.

[1360]BENABENT Alain, *Les obligations*, Montchretien, 9ème éd., 2003, p. 261, n° 395 ; dans le même sens, CARBONNIER Jean, *Les Obligations*, Paris, PUF, 22ème éd., 2000, p. 341, n° 186

Même constat dans la jurisprudence, le préjudice n'est pas exigé comme condition de la résolution. Il n'est pas nécessaire car à notre avis, l'inexécution en soi est suffisante pour dommage[1361]; le dommage est « impliqué dans l'inexécution »[1362]. C'est ainsi qu'un contrat sans aucun commencement d'exécution sera une situation dommageable pour le créancier en raison du retard, et du fait même qu'il ne reçoit pas la prestation attendue. La Cour de cassation rappelle assez régulièrement que la preuve d'un préjudice distinct de l'inexécution n'est pas nécessaire pour prononcer la résolution du contrat[1363].

Au fond, la résolution postule l'inexécution du contrat et, parce qu'elle est judiciaire, la saisine du juge est impérative. Le demandeur procédera généralement par assignation[1364]et prendra garde de respecter les différentes stipulations susceptibles de restreindre son droit d'agir en justice[1365]. L'intervention du juge n'est pas strictement formelle et retentit sur les conditions de la résolution[1366]. En effet, la jurisprudence s'est tôt reconnue le pouvoir d'apprécier la gravité de l'inexécution et la pertinence de sa sanction par la résolution de l'acte[1367]. Le juge, saisi d'une demande de résolution peut, accorder au débiteur le délai de grâce pour lui permettre de s'exécuter[1368], voire prononcer, alternativement à la résolution, l'octroi de dommages et intérêts si les conditions de la responsabilité contractuelle sont réunies[1369].

[1361] Dans le même sens, JAMIN (C), « Les conditions de la résolution du contrat : vers un modèle unique ? Rapport français », *in Les sanctions de l'inexécution des obligations contractuelles. Études de droit comparé*, sous la dir. de M. Fontaine et G. Viney, Bruylant et L.G.D.J. 2001, p. 465, n° 11. Rappelons que certains auteurs enseignent le cas très ambigus qu'exceptionnel, d'inexécution non dommageable ; ils disent que c'est le sens de « s'il y a lieu » de l'ancien article 1147 du Code civil. Dans ce sens, voy. CARBONNIER, *Les obligations*, *op. cit*., p. 296 ; également pour savoir si une telle déclinaison de l'inexécution signifie-t-elle l'absence de préjudice distinct ou bien qu'elle ne soit pas en soi préjudiciable ? Voy. ROUVIERE Fréderic, *Le contenu du contrat : Essai sur la notion d'inexécution*, préface Christian ATIAS, PU Aix-Marseille, 2005, p.95

[1362] CARBONNIER, (J), *Les obligations*, *op. cit*., p. 295, n° 155 et p. 298, n° 156.

[1363]Civ 3ème, 4 mai 1994, *Bull.* III, n° 84 ; civ. 3ème 26 janvier 1983, *JC,* 1983, IV, p. 107.

[1364]Civ 1ère, 23 mai 2000, *Bull. civ*. I, n° 150

[1365] Civ. 1er, 30 oct. 2007, *Bull. civ.* I., n° 329.

[1366] Article 1227 c. civ : La résolution peut, en toute hypothèse, être demandée en justice

[1367]Cass. civ. 1ère, 4 janv. 1995, *Bull. civ.* I., 14)

[1368]Art. 1184, al. 3, c. civ.

[1369] Article 1228 c. civ : Le juge peut, selon les circonstances, constater ou prononcer la résolution ou ordonner l'exécution du contrat, en accordant éventuellement un délai au débiteur, ou allouer seulement des dommages et intérêts.

Le recours au juge nous parait une double mission : d'un coté, permettre d'éviter que la résolution ne soit pas une forme de justice privée au détriment de la partie faible, et de l'autre coté, le recours au juge permet d'en atténuer l'effet radical en prenant en compte tant le type d'obligation la justifiant que l'attitude de la partie en faute. L'exigence de modération parait ainsi innerver l'ensemble du dispositif applicable. Paradoxalement, la Cour de cassation a jugé que l'ex article 1184 du Code civil n'est pas d'ordre public, une partie peut valablement y renoncer contractuellement[1370]. Paradoxe apparent car, il peut parfois être plus sage et efficient de préserver le contrat nonobstant certains manquements, quitte à les faire lourdement sanctionner une fois l'exécution de l'acte achevée : la clause pénale devrait alors s'appliquer.

À ce niveau, une question mérite d'être traitée : Qui peut agir en résolution du contrat pour inexécution ?

D'abord les parties. Elles étaient expressément déterminées dans l'ancien article 1184 du Code civil, « seule la partie envers laquelle l'engagement n'a point été exécuté » puisse demander la résolution. Cette expression a disparu dans la nouvelle rédaction de l'article 1224 qui énumère les différents modes de résolution du contrat et se contente de clarifier leur condition de fond. On en déduit que le créancier est le seul titulaire de l'action résolutoire[1371]. Cette solution est sage, d'autant que chacun des contractants sera en mesure de demander la résolution s'il peut se plaindre d'un manquement de l'autre. Aussi dans les cas où l'une ou l'autre partie au contrat se sont rendues coupables d'une inexécution, toutes les deux pourront légitimement demander à sortir du contrat. Ensuite viendront les tiers. Toutefois, la question de savoir si un tiers peut agir en résolution est des plus délicates. Le principe d'effet relatif des conventions y fait obstacles[1372], on ne s'y aventurera pas.

§II. Les effets :

La résolution remet les choses au même état que si l'obligation n'avait pas existé. La rétroactivité, qui caractérise ses effets et le retour au *statu quo ante* qu'elle postule, la rapproche donc de l'annulation de l'acte administratif chez les publicistes. Toutefois, la nullité sanctionne un défaut lors de la formation

---

[1370]Cass. civ. 3ème, 3 nov. 2001, *Bull. civ*. III, n° 178.

[1371]Sur ce point notamment en cas de pluralité des créanciers, voy. GENICON Thomas, *La résolution du contrat pour inexécution*, L.G.D.J., 2007, p.197 et s.

[1372]Cass. Civ. 3ème, 16 sept. 2003, *RJDA*, 2004, n° 87

du contrat, tandis que la résolution est une sanction qui s'applique lors de l'exécution du contrat.

En se manifestant, la résolution écrase le contrat et laisse derrière elle, la disparition rétroactive de l'acte ; les parties procèdent alors à la restitution réciproque[1373]. Chacun étant obligé de remettre à l'autre ce qu'il a reçu : on revient donc à zéro.

Toutefois, la règle connait deux (2) amendements[1374]. D'une part, la résolution n'affecte pas l'intégralité de l'acte ; certaines stipulations survivent. La jurisprudence estime ainsi, que la clause pénale et celle attributive de juridiction[1375] restent en vigueur ; il en va différemment de la clause de non concurrence stipulée dans l'acte[1376]. D'autre part, l'anéantissement rétroactif d'un contrat à exécution successive qui a été partiellement exécuté semble techniquement délicat. Le plus simple serait sans doute d'affirmer que dans ce cas précis, la résolution vaut résiliation du contrat lequel est privé d'effet pour l'avenir. La jurisprudence parait plus nuancée. Elle estime que, si dans un contrat synallagmatique à exécution successive, la résiliation judiciaire n'opère pas pour le temps où le contrat a été régulièrement exécuté, la résolution judiciaire pour absence d'exécution ou exécution imparfaite dès l'origine entraine l'anéantissement rétroactif du contrat[1377]. Ce faisant, la Cour de cassation apporte une intéressante précision terminologique en distinguant la sanction du contrat à exécution successive ayant eu un commencement valable d'exécution[1378] de celle du même contrat inexécuté totalement ou partiellement *ab initio*[1379].

[1373]C. civ., art 1229 : « La résolution met fin au contrat » al. 2 « la résolution prend effet , selon les cas, soit dans les conditions prévues par la clause résolutoire, soit à la date de la réception par le débiteur de la notification faite par le créancier, soit à la date fixée par le juge ou, à défaut, au jour de l'assignation en justice ».

[1374]C. civ., art. 1230 : La résolution n'affecte ni les clauses relatives au règlement des différends, ni celles destinées à produire effet même en cas de résolution, telles les clauses de confidentialité et de non-concurrence.

[1375]Cass. civ. 1ère, 11 janv. 1978, *Bull. civ.* I., n° 13

[1376]Cass. civ. 1ère, 6 mars 1996, *Bull. civ*., I. n° 118.

[1377]Cass. civ. 3ème, *Bull. civ*. III, n° 87.

[1378]Il s'agira alors de résiliation.

[1379]Il s'agira alors de résolution.

SECTION II. La faculté de résolution conventionnelle :

C'est l'hypothèse où les parties dans leur contrat ont inséré une clause qui prévoit la résolution du contrat pour telle ou telle raison valable.

L'étude de la résolution pour inexécution qui s'opère en application d'une clause résolutoire permet de mieux cerner ses conditions (§I) et les avantages décrire en amont les manquements susceptibles d'enclencher la résolution (§II).

§I. Les conditions d'application de la clause résolutoire :

Elle est validée au nom de la liberté contractuelle[1380]. Et c'est une faculté en ce qu'elle ne prive pas le créancier de la possibilité d'invoquer la résolution judiciaire de l'acte[1381].

La clause résolutoire, en pratique, stipulée dans la plupart des contrats, doit mentionner clairement les engagements dont l'inexécution peut entrainer la résolution[1382]. Si le contrat n'est pas suffisamment précis sur ce point, il ne doit pas être possible d'invoquer un manquement qui ne sera pas lui-même l'un de ceux qui peuvent entrainer l'application de la clause résolutoire.

Il est prévu expressément par la nouvelle version de l'article 1184 du Code civil français, que la clause doit être précédée d'une mise en demeure du débiteur ; qu'à défaut, la clause ne produira pas effet[1383].

Pour la mise en œuvre de la clause résolutoire, ici encore, il est unanime que le préjudice n'est pas nécessaire, puisqu'en tout d'état de cause aucun arrêt n'exige, pour l'instant, une pareille condition. La référence au dommage

---

[1380] Sur la liberté contractuelle, v. p. 144

[1381] Civ. 3ème, 29 avr. 1985, *Bull. civ*. III, n° 70

[1382] Article 1225 du Code civil, « La clause résolutoire précise les engagements dont l'inexécution entrainera la résolution du contrat ».

[1383] Cette affirmation doit être nuancée, car une distinction est faite entre la clause résolutoire s'appliquant de la seule inexécution, c'est-à-dire sans mise en demeure, et qui est acquise par la seule constatation du manquement du débiteur, et de l'autre coté, la clause résolutoire obligatoirement précédée par une mise en demeure fructueuse « s'il n'a pas été convenu que celle-ci résulterait du seul fait de l'inexécution. La mise en demeure ne produit effet que si elle mentionne expressément la clause résolutoire ». Article 1225 issu de la reforme du droit des contrats.

n'existe pas en matière de clause résolutoire[1384]. Imputabilité de l'inexécution au débiteur, est la seule exigence pour sa mise. Autrement dit, l'inexécution est la seule preuve unique à apporter, elle se traduit par la nécessité de mettre le débiteur en demeure d'accomplir sa prestation.

La jurisprudence, bien qu'elle soit écartée, semble également exigée du créancier une condition supplémentaire de bonne foi[1385]. Elle reflèterait le défaut de manœuvre du créancier qui aurait pour objectif de provoquer l'inexécution[1386]. C'est le cas lorsque le créancier délivre un commandement de payer pendant les vacances, retardant sa prise de connaissance par le débiteur. Cette condition de bonne foi du créancier n'est pas une supplémentaire à retenir puisque c'est « l'envers de l'imputabilité de l'inexécution au débiteur »[1387], autrement si l'inexécution résulte de la faute du créancier, ce qui veut dire que le débiteur n'est pas responsable, donc il est libéré. Même si la bonne foi était réellement une condition supplémentaire et distincte de l'inexécution, elle n'influerait en rien sur la nécessité de prouver un préjudice. La bonne foi s'évalue à l'aune d'un comportement loyal, et non à la preuve d'un dommage[1388].

Au fait, quel manquement est susceptible de sanction résolutoire ? S'agissant de la clause résolutoire, l'inexécution susceptible d'entrainer la résolution n'est autre que l'inexécution qui a été librement définie au préalable par les contractants[1389]. Le fait de définir le manquement autorisant la résolution du contrat ficelle littéralement le juge en lui retirant tout pouvoir d'appréciation. L'essentiel est que le juge ne puisse juger de l'opportunité d'une résolution que l'on est par avance certain d'obtenir, sans reproche ni remise en cause possible, note l'auteur. Ce qui compte c'est la matérialité du manquement qui correspond à l'inexécution décrite au préalable dans la clause.

[1384] ROUVIERE Fréderic, *Le contenu du contrat : Essai sur la notion d'inexécution*, PU Aix-Marseille, *op. cit*, p. 86, n° 88

[1385] Dans ce sens, Civ. 3ème 10 mars 1993, *D.* 1993, p. 357, note. Behr.

[1386] ROUVRIERE, p. 87, citant, PAULIN, *La clause résolutoire*, LGDJ, Bibl. de droit privé, 1996, t. 258, p. 191, n° 178 com. Avec le fait du créancier : C. André, *Le fait du créancier contractuel*, LG.D.J., 2002, t. 356.

[1387] ROUVIERE Fréderic, *Le contenu du contrat : Essai sur la notion d'inexécution*, PU Aix-Marseille, *op. cit*, p. 87, n° 87

[1388] PICOD (Y.), *Le devoir de loyauté dans l'exécution du contrat*, préf. G. COUTURIER, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 208, 1989, t. 208

[1389] GENICON Thomas, *La résolution du contrat pour inexécution*, L.G.D.J., 2007, p. 271, n° 376

§II. Les avantages de décrire en amont le manquement résolutoire :

La clause résolutoire est d'usage courant en pratique. La rigueur parfois excessive de la jurisprudence quant à l'admission de sa validité trouve sa justification et sa récompense dans la pleine et redoutable efficacité qui est reconnue à la clause une fois qu'elle est acceptée. Rien d'étonnant pour M. GENICON à ce qu'elle séduise des contractants désireux de rapidité et surtout de prévisibilité[1390].

Rapidité de mise en œuvre, éviction du juge, la prévisibilité, etc., la clause résolutoire, en permettant à l'une des parties de résoudre unilatéralement le contrat en cas d'inexécution de son obligation par l'autre, constitue un moyen commode de pression et de sanction. Elle permet de faire d'ors et déjà l'économie d'une action en justice. Mais encore elle garantit la disparition du contrat lorsque l'un des contractants commet l'exact manquement qu'elle avait préalablement décrit. De l'autre coté, le bénéfice est considérable pour le créancier : la résolution opère sur décision unilatérale ; le juge « perd toute liberté d'apprécier la gravité des infractions commises »[1391].Trop commode ? La jurisprudence joue dans tous les cas, le rôle important de modérateur.

Celui-ci retient en premier lieu, sur la qualification même de la clause résolutoire, celle qui prévoit par exemple, la résolution à défaut d'exécution, s'analyse ainsi en un simple renvoi à la règle de la résolution judiciaire. Et en suit donc le régime juridique[1392]. Il en va de même de la clause ambiguë[1393].

On constate que sous couvert d'interprétation, le juge tente de limiter le domaine d'application de la clause résolutoire. Le rôle de modérateur du juge s'illustre, en second lieu, à l'occasion de la mise en œuvre de la clause résolutoire. Celle-ci ne peut être acquise au créancier sans la délivrance préalable d'une mise en demeure[1394]restée infructueuse[1395]. Surtout, le juge

---

[1390] GENICON Thomas, *La résolution du contrat pour inexécution*, L.G.D.J., 2007, *op. cit,* p. 269, n° 372

[1391] Cass. Soc. 24 oct. 1960, *Bull. civ.,* IV, n° 924

[1392]Cass. Civ 3ème 12 oct. 1994, *JC* 1994, I. 3828, n° 13, obs. C. Jamin

[1393]civ. 1ère, 16 juil. 1992, *Bull.civ*. I, n° 227

[1394]C. civ., art. 1225 du c. civil, al. 2, « La résolution est subordonnée à une mise en demeure infructueuse, s'il n'a pas été convenu que celle-ci résulterait du seul fait de l'inexécution. La mise en demeure ne produit effet que si elle mentionne expressément la clause résolutoire ».

[1395]Cass. civ.3, 1ère, 3 févr. 2004, *Bull. civ*. n° 27

s'assure que la clause résolutoire est invoquée de bonne foi[1396]. La solution est logique dès lors que cette stipulation tombait sous l'empire de l'ex article 1134, al. 3, du Code civil disposant que, les conventions sont exécutées de bonne foi.

En revanche, le juge ne peut, opérer un contrôle de proportionnalité entre l'inexécution alléguée et la sanction que postule la clause résolutoire[1397], ni suspendre l'application de la stipulation en accordant au débiteur un délai de grâce au sens de l'article 1244-1 du C. civil[1398].

Cependant, de ces avantages, il n'est pas certain, que la dispense de recourir au juge et le gain de temps que l'on attache classiquement soit toujours une réalité : d'une part il faut bien recueillir les bénéfices de la disparition du contrat ; pour cela, il n'est d'autre moyen que de recourir au juge. D'autre part, il arrive que le débiteur n'entende pas subir la décision du créancier et engage une procédure au moins aussi longtemps qu'un classique procès en résolution judiciaire.

Par ailleurs, on notera, quel que soit son origine, la résolution doit être demandée en justice. L'article 1227, rappelle « la possibilité de saisir le juge pour solliciter la résolution du contrat, même si une clause résolutoire a été prévue au contrat, ou même si une procédure de résolution par notification a été engagée, conformément à la jurisprudence »[1399]. La clause résolutoire convenue entre les parties est portée au profit du juge des référés qui statue sur la forme, c'est-à-dire sur le jeu de la clause résolutoire, ou pour éviter un dommage imminent, il pourrait ordonner le maintien du contrat à titre conservatoire. Le créancier insatisfait devrait alors saisir le juge du fond et l'on reviendrait au système de la résolution judiciaire[1400].

La différence entre les deux (2) mécanismes tient à l'étendu du pouvoir judiciaire. D'un coté, il autorise, de l'autre il constate. Ici le juge aura un « pouvoir de contrôle » et non un « pouvoir déterminateur » comme c'est le cas de résolution judiciaire.

[1396] Cass. civ. 16 févr. 1999, *Bull. civ* I, n° 52.

[1397] Cass. Civ. 3ème, 5 févr. 1992, *RTD civ.* 1992, 763, obs. J. MESTRE

[1398] Cass. Civ. 3ème, 4 juin 1986, *RTD civ*. 1987. 318, obs. J. MESTRE.

[1399] Reforme du droit des contrats, Rapport remis au Président de la République

[1400] Voy. Jamin, note sous Civ. 13 octobre 1998, précité.

SECTION III. La résolution unilatérale à ses risques et périls :

Imaginons un triste sort d'un transporteur qui voit ses tournées fondre comme la neige au soleil par une mauvaise surprise de l'ayant droit qui lui notifiait la résiliation du contrat. La nouvelle fait effet d'une bombe quand de nouveaux moyens ont été déployés par le transporteur (investissement dans les engins spécialisés, le personnel, le stock de carburant…), le client annonce que désormais les relations contractuelles qui devront durer 5 ans par exemple prendront une autre base ou se terminent là simplement au bout de 2 ans. On imagine le malaise du transporteur quand les dépenses conséquentes sont engagées pour satisfaire les multiples demandes du client, avec espoir de gangrener le fruit et un travail garanti 5 ans. Cette possibilité de mettre fin unilatéralement au contrat en exécution cohabite mal avec les effets du contrat entre les parties et du principe de la force obligatoire qui postule l'irrévocabilité du contrat sauf accord des parties et sauf les cas où la loi l'autorise.

Le Code civil n'autorisait pas de façon générale ce mode de résolution d'inexécution. Aujourd'hui, la faculté de résolution unilatérale est admise de façon expresse dans une certaine condition (§I), et une limite définie à ne pas dépassée (§II).

§I. L'irrévocabilité du contrat et la résolution unilatérale:

Le principe de la force obligatoire du contrat entre les parties signifie en effet que le contrat ne peut, être révoquée que de « leur consentement mutuel ou pour les causes que la loi autorise ». Ainsi, la volonté unilatérale d'une des parties ne peut révoquer ce qui a été convenu que dans les cas autorisés par la loi[1401], par le contrat lui-même, parce que les parties ont insérée une clause de résiliation unilatérale[1402], une clause de dédit, ou bien parce que le contrat comporte une phase d'essai[1403] ; ou par le juge dans une certaine condition bien encadrée, la force obligatoire du contrat s'imposant au juge[1404].

[1401] Art. 1944 du Code civ. sur le dépôt, art. 2003 sur le mandat par exemple

[1402] Mais il y a quand même un accord des parties qui fonde ce pouvoir de résiliation unilatérale.

[1403] Le droit de rétractation de 14 jours pour le consommateur, travail à l'essai, vente à l'essai,…

[1404] Cela veut dire que le juge doit lui aussi appliquer le contrat tel qu'il a été formé par les parties.

En règle, ce que le consentement a fait, seul le consentement peut le défaire. Toutefois, l'on accepte petit à petit la résolution unilatérale, mais dans un cadre assez défini.

§II. La condition résolutoire unilatérale :

Désormais, une partie peut résoudre unilatéralement un contrat, sans recours au juge ni stipulation l'y autorisant, si les circonstances l'imposent[1405]. Telle est la solution qui s'évince d'un arrêt de principe de la Cour de cassation du 13 octobre 1998, qui a admis que : « la gravité du comportement d'une partie a un contrat peut justifier que l'autre y mette fin de façon unilatérale à ses risques et périls »[1406]. Cette faculté reprise par les arrêts suivants, s'applique au contrat à durée déterminée ou non[1407], verbal[1408]ou non. On l'a revoit dans une série de décision plus récentes[1409].

La doctrine s'est interrogée sur cette nouvelle position qui constitue une nouvelle attaque contre la règle de résolution judiciaire, édictée au nom du respect de la force obligatoire du contrat. C'est comme cela que peu à peu la résolution unilatérale s'est installée dans le paysage juridique français[1410].

La condition essentielle réside dans la gravité de l'inexécution justifiant la résolution et la jurisprudence en donne de nombreuses illustrations[1411]. En conséquence, et comme le précise la jurisprudence, la résolution intempestive d'un contrat expose son auteur au paiement de dommages et intérêts si elle a causé un dommage à son cocontractant.

[1405] C. civ. Art. 1226. « Le créancier peut, à ses risques et périls, résoudre le contrat par voie de notification. Sauf urgence, il doit préalablement mettre en demeure le débiteur défaillant de satisfaire à son engagement dans un délai raisonnable ».

[1406]Civ. 1ère, 13 oct. 1998, *Bull. civ*. I, n° 300.

[1407] civ. 1ère, 20 févr. 2001, *Bull. Civ*. I, n° 40, cette précision trois ans après son arrêt du 13 octobre 1998 est particulièrement intéressante dans la mesure où la résiliation unilatérale libre d'un CDD est impossible, contrairement à un CDI auquel il peut toujours être mis fin unilatéralement, mais où sa résiliation unilatérale sera désormais possible en cas d'inexécution.

[1408] Com., 7 avr. 2010, n° 06-15590.

[1409] Cass. Com., 30 juin 2009, n° 08-14. 944 et com. 31 mars 2009, n° 07-20.991, *JC* 2009. 273 s. n° 33 ; cass. Com. 10 février 2009, n° 08-12.415, CCC 2009, 1223, obs. L. LEVENEUR, *JC* 2009. 273, n° 33, obs. GROSSER

[1410] Voy. MESTRE (J) et FAGES (B), obs., *RTD civ*. 2001. 589.

[1411] Voy., par ex. : Civ. 1ère, 09 juil. 2002, *Bull. civ.* I., n° 187.

Antérieurement, la Cour de Nancy a, dans une décision du 20 novembre 2000, tenté d'ajouter « l'urgence » en plus de la gravité de l'inexécution en ces termes : « même en cas de manquement grave à l'exécution des obligations de son cocontractant, une partie ne peut être admise à rompre unilatéralement un contrat avant d'avoir obtenu une décision de justice, que si elle établit que l'urgence imposait la résolution immédiate des relations contractuelles »[1412]. Après cet arrêt Nancy, la première chambre civile va admettre à plusieurs reprises la résolution unilatérale en excluant le critère de l'urgence, et fait référence uniquement à la gravité de l'inexécution[1413]. Un an après, le critère de l'urgence revient encore à coté de la gravité de l'inexécution dans une décision de la chambre commerciale du 4 février 2004[1414].

Dans tous les cas, on note que la résolution unilatérale est admise en droit et confirmée par le nouvel article 1224 du Code civil tel que né de l'ordonnance du 10 février 2016[1415] : « La résolution résulte (…), en cas d'inexécution suffisamment grave, d'une notification du créancier au débiteur… ».

On rappellera par ailleurs qu'il existe une divergence entre la chambre commerciale et la troisième chambre civile de la Cour de cassation sur le point de savoir : le créancier peut-il opter pour la résolution unilatérale si une clause résolutoire a été inscrite dans le contrat ? Pour la chambre commerciale, la réponse est positive. Elle admet, la possibilité de résolution unilatérale « peu important les modalités de la résiliation contractuelle »[1416]. À l'opposé, la troisième chambre l'a exclu dans un cas similaire où la clause résolutoire prévoyait des contraintes financières[1417].

Toutefois, la Cour de cassation admet aujourd'hui, à titre de sanction de l'inexécution du contrat et de la gravité de la faute, que le cocontractant victime de l'inexécution puisse décider unilatéralement de mettre fin au contrat, mais à ses risques, s'il apparait ensuite qu'il a exercé

[1412] Nancy, 20 nov. 2000, *JC,* 2002, II, 10113, obs. C. JAMIN.

[1413] Cass. Civ, 1ère, 28 oct. 2003, *JC,* 2004, II, 10108, note C. LACHIEZE ; civ, 1ère, 13 mars 2007, *JC* 2007. 1. 161, n° 12, obs. GROSSER.

[1414] Cass. Com. 4 févr. 2004*, JC.*, I. 149, n° 15 obs. J. ROCHFELD.

[1415]Ordonnance n° 2016-131 du 10 fév 2016 - art. 2

[1416] Cass. Com. 1 oct. 2013, n° 12-20. 830, *JC,* 2014; *Doctr*. 115, *Droit des contrats*, n° 16, obs. GROSSER

[1417] Cass. Civ., 3ème, 9 oct. 2013, n° 12-23. 379, *JurisData* n° 2013-022096 ; *JC,* 2014. *Doctr.* 115, *chron. Droit des contrats*, n° 16, obs. GROSSER

intempestivement de cette faculté. Ce pouvoir de résiliation unilatérale, en dehors de tout contrôle du juge est évidemment contraire au principe de l'irrévocabilité du contrat, même s'il se manifeste en réaction à une violation du contrat par l'autre partie. Il fait partie de ces solutions réalistes de création jurisprudentielle contemporaine au nom de l'utilité économique du contrat et de la rationalité économique. On permet ainsi au créancier de mettre fin au contrat en supposant qu'il est de bonne foi[1418]. Le contrôle interviendra, mais *a posteriori*. Ceci revient à se rappeler, quelque soit son origine, la résolution doit être demandée en justice. Il y aura aussi dans le cas de « résolution par notification », un contrôle judiciaire *a posteriori* et non un contrôle préalable comme dans la résolution judiciaire.

[1418] BUFFELAN-LANORE Yvaine, LARRIBAU-TERNEYRE Virgine, *Droit civil Les obligations*, 14 éd., *op. cit*, p. 416 « le pouvoir de résolution ou de résiliation unilatérale à ses risques et péril » ; Pour le contrôle a posteriori du juge, voy. *ibid.* , p. 470

TITRE II LIBERATIONS :

Sans tarder, nous sommes en mesure de voir le drôle de jeu de notre droit des transports capable de faire libérer le transporteur malgré l'inexécution de son obligation de déplacement de la marchandise (Sous titre I). Ensuite, nous verrons qu'*in fine*, les parties peuvent se libérer plus au moins facilement du contrat avec toute sa force obligatoire, parce qu'elles ont le droit de ne pas exécuter, ou d'exécuter autrement (Sous titre II), tout cela devant les yeux de l'intangibilité du contrat.

SOUS TITRE I LES SOURCES DE LIBERATION DU TRANSPORTEUR:

Le transporteur est libéré nonobstant l'inexécution du contrat. Il pourra se liberer ou du moins voir la présomption de responsabilité qui pèse sur lui attenuée, s'il prouve que les pertes ou dommages subis par la marchandise proviennent d'un cas d'exonération nommément énuméré. En effet, à l'image de la CMR, en vertu de l'article 17-1 de l'Acte uniforme de l'OHADA relatif au transport routier des marchandises : « Le transporteur est exonéré de responsabilité s'il prouve que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute ou un ordre de l'ayant droit, un vice propre de la marchandise ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait remédier ».

La libération dont il s'agit est totale en ce sens que le transporteur ne paie rien, ou partielle puisque la réparation est plafonnée par la loi. Pour ses champs d'application, les exonérations et limitations de responsabilité [1419] sont applicables sur toute action contre le transporteur pour préjudice résultant de pertes ou dommages subis par la marchandise ou pour tout retard de livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou extra contractuelle [1420]. Cette disposition vise sans doute à assimiler les actions intentées par les tiers [1421], qui agiraient contre le transporteur, aux actions de l'expéditeur ou du destinataire. De même, il n'y a point lieu de distinguer selon la personne contre qui, l'action est exercée : les limitations et exonérations de responsabilité sont également applicables lorsque l'action est formée contre un mandataire agissant dans l'exercice de ses fonctions, ainsi que contre toute personne aux services desquels le transporteur a recours pour l'exécution de contrat de transport dont il répond aux termes de l'article 16, alinéa 4 [1422].

Dans ce sous titre, il y a lieu de mettre en lumière, les exonérations de responsabilité (chapitre I) et les limitations de l'indemnité (chapitre II).

[1419] Sur les limitations, voy. p. 382

[1420] Acte uniforme, article 20-1.

[1421] Par exemple les clients du destinataire.

[1422] Art. 20-2 AUCTMR.

CHAPITRE I. Les exonérations de responsabilité:

Faut-il souligner de prime à bord, que n'est pas admis à invoquer une quelconque exonération, le transporteur qui ne prouve pas qu'il a pris, dans les circonstances données, toutes les mesures qu'on est en droit d'attendre raisonnablement de la part d'un transporteur diligent et prudent, en ce compris les personnes dont il doit répondre[1423].

En droit OHADA, le transporteur routier bénéficie d'une certaine indulgence instituée par l'Acte uniforme sous la lumière de la CMR. En effet, l'Acte uniforme comporte deux (2) jeux de causes d'exonération. D'une part, des causes dites ordinaires ou classiques qui libèrent dans des conditions proches de celles du droit français: faute de l'ayant droit, vice propre des marchandises et circonstances que le transporteur ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait obvier (section I). D'autre part, à ces trois causes classiques d'exonération viennent s'ajouter des « causes privilégiées » qui correspondent à des risques particuliers (section II).

SECTION I Les causes classiques de libération :

L'exposée du régime de la responsabilité (§I), permet de comprendre son fondement en tant que responsabilité objective, les clauses et les caractères de la responsabilité dont il est question. Cela nous parait le préalable avant d'aborder les causes générales (§II).

§ I. Le régime de responsabilité :

La responsabilité du transporteur repose sur une responsabilité objective (I). Les clauses qui visent à aménager cette responsabilité, nous verrons qu'elles ne sont pas toujours les bienvenues (II), avant de terminer avec ses caractères (III)

I. Une responsabilité objective:

Quelle que soit la législation en vigueur, on a vu que, l'obligation du transporteur de déplacer la marchandise d'un point à un autre est une obligation de résultat (V. p. 272). Le transporteur répond ainsi des dommages, des pertes, des avaries et du retard, sans qu'il soit nécessaire à son cocontractant d'établir sa faute ; car le seul fait que le dommage soit survenu

[1423] Dans ce sens, HogeRaad Der Nederlanden (Pays-Bas), 17 avr. 1998, Gebr. Oegema B.V. c./Amev Schadeverzekering N.V, *DET*, 1999, 82

pendant la période de transport fait présumer que ce dommage a été causé par le transport. Pour prospérer, l'ayant droit n'a qu'à établir que c'est produit pendant la période de transport[1424]. On déduit généralement de la présomption de responsabilité de l'article 16 § 2 de l'Acte uniforme, une garantie du transporteur pour la bonne fin de l'opération de transport ; c'est-à-dire qu'il s'était engagé ferme sur un résultat bien précis : acheminer la marchandise au lieu de destination dans l'état de prise en charge.

Cependant, cette responsabilité de plein droit, plus sévère en droit des transports [1425], ne signifie pas qu'elle soit systématique. Le transporteur bénéficie ainsi de certaines causes d'exonération prévues par les différents textes applicables aux différents modes de transport. Il appartient au transporteur, s'il entend échapper à sa responsabilité, d'établir une cause d'exonération. Si la diversité des expressions utilisées par les textes laissent supposer que ces causes varient d'un mode à l'autre, du caractère national ou international du transport, force est de reconnaitre qu'il y a un point sur lequel tous les textes s'accordent : le transporteur ne peut pas stipuler de clause de non-responsabilité[1426].

II. La validité des clauses de responsabilité :

Le droit des transports prohibe les clauses par lesquelles le transporteur chercherait à écarter sa responsabilité en cas d'avaries[1427]. Cependant, rien ne suppose à ce que le transporteur accepte des clauses aggravant sa responsabilité et faisant de lui une sorte de garant. De même, les clauses limitatives de réparation restent parfaitement licites, dans la mesure où elles ne fixent pas un plafond dérisoire de réparation qui confinerait à une absence de responsabilité. Toutefois, dans la pratique, cette question ne se pose pas car les plafonds sont applicables.

[1424]Acte uniforme, art. 9 : la période qui s'étend de la prise en charge de la marchandise par le transporteur, (…) jusqu'à la livraison de la dite marchandise.

[1425]Dans le même sens, NGAMKAN, *Droit de transport routier des marchandises*, *op. cit*. p. 149, n° 257: Pour cet auteur, c'est une lapalissade, au vrai, dans la mesure où ce dernier n'est pas seulement responsable de son fait personnel, mais répond aussi pour autrui. Cela n'a rien de nouveau, puisque c'est le principe de la responsabilité de la faute pour autrui déjà dans le Code civil de 1802.

[1426] BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, *op. cit*, p. 465, n° 547

[1427] C. com., art. L. 133-1

On ajoutera, qu'il faut prendre le soin de distinguer les clauses de responsabilité des clauses dont l'objet est simplement d'aménager les obligations du transporteur. Ces dernières clauses sont parfaitement valables, dans la mesure où elles ne portant pas sur des obligations impératives ou encore ne vident pas l'obligation essentielle de toute sa substance[1428].

III. Les caractères de responsabilité du transporteur:

Au-delà de son caractère d'ordre public unilatéral, il faut retenir que la responsabilité du transporteur, telle qu'elle est conçue par le droit des transports classique, ne couvre que les pertes et les avaries (et dans une certaine mesure le retard) [1429]et non tous les dommages susceptibles d'être causés par le transporteur en raison du manquement à ses obligations. Cette responsabilité est, le plus souvent, plafonnée à une certaine somme. La responsabilité est ailleurs très souvent considérée comme légale, davantage que délictuelle ou contractuelle, car de nombreux textes précisent que le transporteur engage sa responsabilité dans les conditions prévues par les textes applicables quel que soit son fondement et quel que soit le sujet de l'action.

Si les règles de compétence sont celles prévues par le droit commun[1430], sous réserve de dispositions particulières que l'on trouve souvent dans les conventions internationales[1431], la prescription est en revanche propre au droit des transports : elle est généralement d'un an[1432]et couvre toutes les actions nées du contrat de transport[1433]. Une autre règle importante de procédure est

---

[1428] BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, Précis Dalloz *op. cit*, p. 466, n° 548

[1429] La perte n'est pas le refus de la marchandise ni le stockage chez un tiers, ni encore la rétention pour défaut de paiement du prix. L'avarie totale est assimilée de même que, le plus souvent, la livraison à un tiers. L'inexécution totale du contrat est une autre situation qui devrait relever de la seule responsabilité du droit commun. Ces questions sont essentielles sur le plan des assurances, étant précisé que l'assurance facultés (marchandise) ne couvre que les dommages matériels.

[1430] Les clauses de compétence : com. 3 mai 2011, n° 10-18, 901.

[1431] Sur les attributions de compétences, voy. p. 258

[1432]C. com., art. L133-6

[1433] Sur la prescription, voy. p. 269

celle de l'expertise de l'article L. 133-4[1434], disposition qui a sans doute une portée générale et s'applique à tous les modes de transport[1435].

Ceci étant, toutes les règlementations distinguent des causes « générales », dont la teneur suit.

§II. L'exposé des "causes générales" :

Pour les transports routiers à l'intérieur du territoire français, le Code de commerce prévoit deux (2) cas dans lesquels le transporteur se dégage totalement de sa responsabilité, en ces termes : « Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. Toute clause contraire insérée dans la lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle ». On voit d'emblée les deux causes d'exonérations dont-il est question ; de la force majeure et d'autre part, du vice propre de la chose auxquels la jurisprudence a ajouté un troisième cas, la faute du cocontractant qui peut être celle du donneur d'ordre[1436]. Il faut noter que ce fait ne s'identifie pas nécessairement à un cas de force majeure[1437]. C'est-à-dire tout fait d'avarie ou de perte imputable au cocontractant exonère le transporteur, même s'il ne revête pas les caractères de la force majeure. Mis à part, les formulations, ces dispositions sont identiques à celles de l'Acte uniforme et de la CMR, même si nous verrons que les conditions de l'article 17, « des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait remédier » est moins stricte que celles de force majeure au sens de l'article 1218 du Code civil.

Partout, pour être exonéré, le transporteur doit donc établir la preuve certaine et complète que la perte, l'avarie ou le retard à l'origine du dommage résulte d'un des quatre (4) cas énumérés à l'article 17 précité de l'Acte uniforme[1438] : la faute de l'ayant droit (I), l'ordre de celui-ci (II), le vice propre de la

---

[1434]Cass. com. 3 juin 2015, n° 13-27.609.

[1435] BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2018, *op. cit,* p. 467, n° 549

[1436] Expéditeur ou commissionnaire de transport ou du destinataire

[1437] C. com., 3 mai 2006, *BTL* 2006, p. 346 ; com. 8 oct. 2003, *BTL* 2003, p. 691.

[1438] CMR, art. 18 § 1.

marchandise (III) et des circonstances que le transporteur ne pouvait prévoir et qui constitue par conséquent un cas de force majeure (IV).

I. La faute de l'ayant droit :

Le concept de faute de l'ayant droit déposé dans l'article 17 al. 1 de l'Acte uniforme [1439], n'intègre ni l'absence ou l'insuffisance d'emballage, ni la défectuosité du chargement ou du déchargement lorsqu'ils sont effectués par l'expéditeur, le destinataire ou les personnes agissant pour leur compte, ni l'insuffisance ou l'imperfection des marques ou des numéros de colis ; il s'agit là, des « risques particuliers » visés au second alinéa du même article 17[1440].

La faute serait tous comportements moralement blâmables. Entre les doctrines qui confondent la faute avec l'inexécution et celles qui prétendent la réduire aux seules violations conscientes des obligations, il faut donc convenir avec nous que l'inexécution en soi est dors et déjà une faute que cela soit intentionnelle ou non. La faute ne se définit-elle pas comme : « l'inexécution de ses obligations par le fait d'un homme normal »[1441].

Par ailleurs, la faute se distingue clairement de la fraude par le caractère intentionnel dont ce dernier fait preuve[1442]. Or, nous l'avons pu démontrer[1443], la fraude est aujourd'hui synonyme de faute dolosive[1444]. Les voix s'élèvent même en faveur d'une assimilation de la faute lourde à la faute dolosive *lato sensu*. L'on s'accorde à définir généralement, la fraude de l'art. 105 c. com. (L133-3) comme des : « moyens frauduleux pour dissimuler les avaries et empêcher ainsi la notification d'une protestation motivée dans les trois (3) jours de la réception » [1445]. C'est le même sens que l'article 108 donne à la

---

[1439] …a une portée restreinte

[1440]Voy. BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA Cossi Dorothé, *op. cit*., p. 90, n° 317 et s. ; voy. CMR l'article 17 § 4.

[1441] SERIAUX Alain, *La faute du transporteur*, 2è éd. Economica, 1998, p. 3

[1442] Pour plus détails, sur ce point, voy, SIDIBE Ali*, Responsabilité objective du transporteur de marchandises par route dans l'Acte Uniforme de L'OHADA : Approche comparée, droits français et international*, mémoire, *op. cit*., p. 83-89

[1443] Voy. p. 272 quant aux mêmes effets sur la prescription.

[1444] Dans le même sens, SERIAUX Alain, 2è éd., *op. cit*., p. 320, n° 446.

[1445]Lyon Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, 4ème éd., t. 3, 1906, n° 671 ; dans le même sens BAUDRY-LACANTINERIE Gabriel et WAHL Albert, *traité théorique et pratique de droit civil, du contrat de louage*, 3è éd., t. 2, IIè partie, 1907, n°3732.

fraude, en tant qu'un évènement qui suppose « les agissements du voiturier pour empêcher les parties d'exercer leur action » [1446] . Le législateur international a entériné la même conception. S'attachant à définir la fraude au sens de l'art. 26 al.4 de la Convention de Varsovie, la loi du 2 mars 1957, sur la suggestion du doyen CHAUVEAU[1447], on l'a caractérisée comme celle par laquelle le transporteur a dissimulé ou tenté de dissimuler les avaries, manquants ou retards, ou par tout autre moyen empêché ou tenté d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans les délais requis. Lorsque la preuve de cette intention malveillante n'est pas rapportée, le transporteur ne saurait être accusé de fraude [1448] . La jurisprudence française reprend fréquemment des définitions identiques et s'est très tôt ralliée à une conception large de la fraude. D'ailleurs, on a vu, elle ne s'est pas attachée à distinguer la notion de fraude et d'infidélité et n'a pas accordé d'intérêt à cette dualité (V. pp. 313-274). La fraude n'est pas seulement la volonté d'empêcher l'ayant droit à réparation d'agir dans les délais, mais aussi l'infraction fondamentale au contrat de transport. Désormais la Cour de cassation se montre disposée à admettre comme exception à l'art. 108 C. com., « tous les cas de perte ou de non livraison (qui) seraient le résultat de la fraude ou de l'infidélité »[1449]. La seule condition posée par la Cour, est qu'il soit établie une « volonté malveillante » du transporteur[1450]. En effet, la fraude ou l'infidélité, « différente de la maladresse, de l'imprudence et de la faute, comporte essentiellement de la part du voiturier, la volonté malveillante, la déloyauté, la dissimulation à son profit, du préjudice causé à l'expéditeur ou au destinataire par suite de l'avarie ou de la perte »[1451]. À défaut d'une intention de nuire, une fausse déclaration faite à la douane par un commissionnaire et entrainant un retard de plusieurs mois à la livraison, ne sera par exemple pas considérée comme frauduleuse[1452].

[1446] BAUDRY-LACANTINERIE (G) et WAHL (A), *Traité théorique et pratique de droit civil, du contrat de louage*, 3è éd., t. 2, IIè partie, 1907, n° 3781.

[1447] CHAUVEAU, « Le projet de loi sur la responsabilité du transporteur par air », *D.*, 1955 Chr. 81, p. 84, note. La définition proposée par CHAUVEAU a été reprise mot par mot par le législateur français.

[1448] *Idem*. SERIAUX Alain, 2è éd., *op. cit.*, p. 300, n° 412.

[1449] Com. 4 nov. 1968, *BT*, 1969.64 ; Paris, 25 avril 1984.

[1450] Com. 4 nov.1968, *BT*, 1969.64. Rappr. ; Cass. Com. 12 déc. 1989, *BT*, 1990 p. 330, qui censure une Cour d'appel pour n'avoir pas répondu aux conclusions invoquant le dol du transporteur dans l'exécution du contrat.

[1451] Cass. Com. 2 janv.1952, *D.* 1952. Somm. 145.

[1452] Com. 4 nov. 1968, *BT*, 1969, p. 64, Rappr. Com. 12 déc. 1989, *BT*, 1990.

Il est évident que pour être valable, un lien de causalité doit exister entre cette faute de l'ayant droit et le dommage. Le demandeur doit prouver l'existence de ce lien de causalité entre la faute et le préjudice subi[1453]. La faute supposant l'inexécution d'une obligation « déterminée » ou « de prudence et de diligence ». La faute de l'ayant droit peut se déduire par exemple, de manquement à son devoir d'informations et d'instructions déposé à l'article 8 de l'Acte uniforme, l'absence ou l'irrégularité d'un document nécessaire au dédouanement des marchandises[1454]ou encore le fait de ne pas avoir signalé au transporteur telle ou telle particularité non apparente de la marchandise, l'absence de renseignement sur la hauteur inusitée du centre de gravité d'une machine[1455], le défaut de remise des documents nécessaires à un transport international de marchandises dangereuses [1456] , les instructions qui ne permettent pas au transporteur de prendre les mesures adéquates pour assurer la sécurité des marchandises, telles qu'absence de l'existence d'un précédent vol de marchandises dans les mêmes circonstances, l'ordre de respecter un horaire de livraison après la fermeture de la partie sécurisée de l'enceinte portuaire désignée[1457]. En revanche, il n' y a pas de faute imputable à l'ayant droit lorsqu'il a remis la marchandise sans étiquetage prévu au contrat dès lors que ce défaut, qui a conduit le destinataire à refuser la livraison de la marchandise non étiquetée, a été imputé au transporteur qui, devant se présenter chez l'expéditeur entre 18 et 20 heures afin de permettre cette opération, s'est présenté en début d'après-midi[1458].

In fine, faut-il préciser que « l'expéditeur est tenu de réparer le préjudice subi par le transporteur ou toute personne aux services de laquelle ce dernier recourt pour l'exécution du contrat de transport, lorsque ce préjudice à pour l'origine (…) l'insuffisance ou l'inexactitude de ses déclarations ou

---

[1453]Cass. 1re civ., 7 févr. 1995, no 92-14. 998, *JC N*, 1995, II, 1318 : absence de lien de causalité.

[1454] Mais le transporteur n'est pas exonéré par la faute de l'expéditeur consistant dans le retard de transmission d'un document douanier dès lors qu'il n'a pas pris toutes les mesures nécessaires pour abriter les marchandises pendant la période d'attente (Voy. CA Paris, 3 nov. 1977, *BT,* 1978, 14).

[1455] Cass.com. 5 juil. 1977, *BT* 1977, 402.

[1456] CA, Colmar, 12 déc. 1993, *BTL*, 1995, 793 ; mais il n'est pas fautif de ne pas avoir suffisamment explicité sur la lettre de voiture le caractère dangereux des marchandises dès lors que le transporteur

[1457] CA Douai, ch. 2 sect. 1, 15 mars 2007, SAS Maersk Legitics France c. / SA MMA IARD, *BTL,* 2007, p. 258.

[1458]CA Montpellier 25 janv. 2011 n° 09-08548, SAS Sofrice c./ Sté Agragent, *BTL*, 2011, p. 94

instructions à la marchandise »[1459]. En absence d'un texte spécifique, la notion de bonne foi du droit commun devrait résoudre pareille affaire.

II. L'ordre de l'ayant droit :

La portée dudit article 17 §2 se trouve dans l'ordre de l'ayant droit, il ne peut guère s'agir que d'instructions données au transporteur, soit sur la lettre de voiture[1460], soit ultérieurement en vue de la modification du contrat ou suite à un empêchement au transport[1461]; c'est dire le cas échéant, celles prévues à l'alinéa 2 du même article 4[1462].

Cette sanction ressemble à une réponse au fait que l'ayant droit ait donné un mauvais ordre.

Cependant lorsque celui-ci peut prouver que l'ordre n'a pas été exécuté tel qu'il l'a donné, et que le dommage résulte de ce manquement, le transporteur devrait normalement tenir responsable. En gros, exonère le transporteur, un dommage qui a pour origine un ordre de l'ayant droit, ne résultant pas d'une faute du transporteur.

III. Le vice propre de la marchandise :

Notion : Le transporteur est exonéré de toute responsabilité lorsque le dommage provient, de la nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même, soit à la perte totale ou partielle, soit à l'avarie, qui doit être distinguée du vice propre[1463], en ce qu'elle est une cause privilégiée d'exonération du transporteur dont le régime de preuve est moins rigoureux[1464]. Il va s'agir par exemple de la rouille pour les métaux, de la

---

[1459]Acte uniforme, article 8-2.

[1460] Article 4 alinéa 1 de c) à h), de l'Acte uniforme.

[1461] BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, Précis. *op. cit*., p. 469, n° 556.

[1462] *Idem*., articles 4 et 8

[1463] Article 17, § 2, litt. d. Il existe une différence légère avec l'article 17 § 4 litt. d, de la CMR qui, au titre des exemples illustratifs des risques inhérents à la nature de la marchandise, prévoit en outre « la rouille…, l'action de la vermine et des rongeurs ». Pour plus de détails, voy. NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, *op. cit*., p. 176, n° 309-316.

[1464] Voy. CHAO, A. « Transport international sous température dirigée : notions de vice propre et de nature de la marchandise », *B.T*., 1987, p. 393

détérioration intérieure et spontanée pour les denrées périssables ; de la dessiccation pour les fruits frais et toutes marchandises remises à l'état humide, du coulage de certaines liquides à travers les joints de récipients, de déchet normal par évaporation, etc.[1465]. La manifestation d'un vice propre peut se traduire aussi par une diminution du poids ou du volume de la marchandise durant le transport appelée freinte de route.

Dors et déjà, la notion de « vice propre » se distingue de la « nature propre » ou le concept de la « nature de certaines marchandises » de l'article 17 § 2 d) de l'Acte uniforme. De fait, cette nature de la chose n'est pas fondamentalement différente du vice propre[1466]. Toutefois, alors que celui-ci s'applique généralement à une anomalie affectant une unité déterminée à l'intérieur d'une catégorie de marchandises, les autres étant saines et normalement transportables, là bas ce sont toutes les marchandises d'une même espèce qui sont identiquement exposées, en raison de leurs caractéristiques génériques, à ces risques de perte ou d'avarie lorsqu'elles sont transportées[1467]. Autrement dit, la nature est une caractéristique normale de la marchandise, ce que n'est pas le vice propre[1468].

L'intérêt de la distinction se trouve dans le régime des preuves, moins rigoureux pour le second, le transporteur étant dispensé de prouver que telle avarie est due à tel vice précis de la chose. Il suffira qu'il démontre que, eu égard aux circonstances de fait, le dommage a pu résulter de cette nature.

Un « vice propre » de la marchandise peut se définir comme « la détérioration d'une marchandise pour une cause qui lui est uniquement interne »[1469]; ou encore, comme une particularité, un défaut de constitution de la marchandise « qui la prédispose à se détériorer par le seul fait de son déplacement »[1470]. Ce

---

[1465] Voy. *Lamy transport* 2011, tome 1, p. 403, n° 776.

[1466] En ce sens, NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, *op. cit*., p. 176, n° 311 ; J. VAN RYN, « Une nouvelle étape dans l'élaboration du droit des transports : la CMR, *Dr. Eur. Trans.* 1966, p. 639

[1467] *Lamy transport* 2011, tome 1, p. 402 et 403, n° 776.

[1468] LACASSE N. et PUTZEYS J. « l'Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route », *Dr eur. Trans,* 2003, p. 710.

[1469] CA Rouen, 2e ch., 28 juin 1990, no 2151/88, Sud americana de vapores c/ Navigation & Transports et a.

[1470] Cass. com., 9 juil. 1996, no 94-19.396, *Bull. civ*. IV, no 216, *BTL* 1996, p. 801 ; CA Paris, 28 mai 1980, *BT* 1980, p. 346 ; CA Rouen, 10 oct. 1991, *DMF* 1993, p. 108 ; CA Anvers, 20 févr. 1980, *Jurispr. Anvers* 1981/1982, p. 444

sera le cas de malfaçons d'un objet manufacturé, le parasite ou la bactérie attaquant un lot de fruits, ou la maturation très avancée de celui-ci[1471].

- Vu du côté de l'hexagone, il ne saurait être reproché à un transporteur d'avoir accepté des fruits en état de maturité trop avancée. C'est en effet, aux expéditeurs de savoir ce qu'ils chargent[1472].

- La situation est différente en transport international, compte tenu des termes de l'article 8 de la Convention CMR. Bien évidemment, le transporteur a toujours le droit de vérifier ce qu'on lui remet ou ce qui lui est déclaré. Dans le système OHADA impulsé par la CMR, il ne s'agit plus seulement d'un droit, mais d'une obligation[1473], tout au moins en ce qui concerne la reconnaissance extérieure de l'état de la marchandise[1474] et de son emballage[1475].

Le principe est que le transporteur est exonéré lorsque le dommage provient d'un tel vice. L'exonération n'est guère dérangeante dans la mesure où le transporteur n'est pas obligé de vérifier les qualités intrinsèques de la marchandise, ni même d'y émettre des réserves. La seule sanction que la CMR attache à l'absence de réserves consiste en une présomption de bon état de l'emballage lors de la prise en charge[1476], d'où découle celle que les détériorations apparentes constatées à destination sont survenues pendant le transport. Nulle part, la Convention ne dit, et ne sous-entend que, faute de réserves sur la lettre de voiture, le transporteur doit endosser la responsabilité des dommages dus à l'absence, à l'insuffisance ou à la défectuosité de l'emballage, dont au contraire, elle l'exonère expressément en son article 17.

Preuve du vice propre : La doctrine et la jurisprudence s'accordent à dire que la preuve du vice propre ne peut résulter que d'une constatation matérielle certaine et non, formelle et non, de déductions *a contrario* plus ou moins

---

[1471] Pour plus de précision, voy. TILCHE, Marie, « Vice propre des marchandises : La portée étroite », *BTL*, 2006, p. 339

[1472]CA Paris, 5e ch., 9 juin 1981, Armement Martin c/ Cie des bananes et a.

[1473]CMR, art. 8, § 1 ou article 10, 1°) AUCTMR.

[1474]Voy. *Lamy Transport tome 1*, 2015.

[1475] Obligation de vérification de l'état apparent des marchandises. Rappelons-nous des termes de l'article 10 de l'Acte uniforme ou l'article 8 du CMR. Sur ce point, voy. p. 73.

[1476]CMR, art. 9 § 2

hypothétiques [1477] ; notamment de la simple indication qu'il « est incompréhensible que les fruits ne puissent supporter un délai de transport de six jours »[1478]. Pour pouvoir apprécier le vice de la chose, les juges doivent tenir compte de deux (2) éléments : d'un coté, la nature de la marchandise, et de l'autre, les conditions d'exploitation normale du transporteur[1479]. Pour se dégager, le transporteur doit apporter la preuve qu'aucune faute ne pouvait lui être imputable, que le dommage dont-il est accusé, provient « indéniablement » du vice propre de la marchandise[1480]. Le transporteur doit en outre démontrer que le dommage en est effectivement résulté.

IV. **Les circonstances inévitables et insurmontables :**

La quatrième cause n'est pas sans nous rappeler la notion de force majeure, sans englober toutefois le caractère d'imprévisibilité. Il suffit que l'événement ait été inévitable dans sa cause et que les effets aient été insurmontables[1481]. C'est ainsi, qu'on reconnait que les conditions de cette cause d'exonération sont moins strictes que celles habituellement requises pour qu'on soit en présence d'un cas de force majeure au sens de l'article 1218 du Code civil[1482].

Cette cause d'exonération est la plus classique et la plus fréquemment invoquée devant les tribunaux ; elle se définit aujourd'hui comme un événement échappant au contrôle du débiteur et présentant les caractères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité. Il peut s'agir des circonstances atmosphériques exceptionnelles lorsqu'elles sont anormales pour la période de l'année et la région ; des calamités naturelles à l'exception des vents violents dont il n'est pas établi qu'ils se sont produits au moment où le camion s'est renversé[1483]; le fait des tiers au contrat de transport, etc. À sa présence, le transporteur est, en principe, exonéré lorsqu'il arrive à prouver que la perte de

---

[1477] Principes bien repris dans CA Toulouse, 3 mai 1984, *BT* 1985, p. 195, dans CA Aix-en-Provence, 2e ch., 5 juil. 1983, Chargeurs réunis c/ divers assureurs, et dans CA Rouen, 11 janv. 1996, *BTL* 1996, p. 586.

[1478] Rennes, 5 nov. 1974, *B.T.*, 1974, 514 ; dans le même sens, Aix-en Provence, 12 mai 1987, *B.T.,* 1987

[1479] NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, *op. cit*, p. 154, n° 268.

[1480] « Notion de vice propre », *BTL,* 2012, 201 ; dans le même sens, Nîmes, 29 octobre 1980, *B.T.*, 1981.

[1481] BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, Dalloz, *op. cit*, p. 469, n° 556

[1482] Voy. Les elements constitutifs de la force majeure, p. 358

[1483] CA Lyon, 3 ch. 6 mars 2008 n° 06-03378*, Bull. inf. C. cass*., 2008, n° 800.

marchandises est due à cette cause étrangère indépendante de sa volonté. Il en est ainsi lorsque le camion transportant les biens a été pillé avant l'arrivée à destination notamment par l'agression du chauffeur par un groupe armé qui s'est emparé du véhicule[1484].

Cependant, le vol, devenu si courant, ne peut être systématiquement considéré comme imprévisible et ne constitue une cause exonératoire aujourd'hui, que s'il a été commis avec agression[1485]. C'est ainsi qu'un transporteur a été exonéré au motif qu'une attaque à main armée constitue un événement inéluctable dans la mesure où un transporteur particulièrement consciencieux n'aurait pas pu empêcher concrètement l'événement de se produire[1486]. De même, un autre a été exonéré dans un cas de vol des marchandises alors qu'il se déplaçait en Italie et qu'il avait continué à rouler pendant la nuit sans s'arrêter dans un parking surveillé, car même dans les parkings surveillés, vols et attaques à main armée se produisent fréquemment et il est communément admis qu'il faut d'avantage d'énergie criminelle pour arrêter un camion en marche et le dévaliser[1487].

Par contre, il convient pour les juges d'apprécier à chaque fois les circonstances et, même réalisé avec violence le vol est rarement exonératoire lorsqu'il s'est produit, par exemple, dans une zone à risques. Ainsi, n'ont pu se prévaloir d'événements insurmontables, le transporteur qui, sur un trajet dangereux et avec un chargement à risque, s'est arrêté le long de la route en un lieu non surveillé[1488], et le transporteur qui a créé un risque supplémentaire de vol en prenant en charge, avant le week-end, les marchandises pour les déposer dans son parking dont la porte d'entrée n'était apparemment pas fermée de façon satisfaisante[1489]. Dans le même sens, le transporteur ne peut pas invoquer, pour s'exonérer de sa responsabilité, le caractère insurmontable d'un vol à main armée dont son véhicule a été l'objet en Italie alors qu'il a négligé, bien qu'il fût au courant, ou qu'il aurait dû l'être, des risques liés à un

---

[1484] Irak, Cass. Fed., 10 févr. 2011, pourvoi 84, http://qanoun.iraqja.iq/view.1550/

[1485] CA Caen 15 novembre 1983.

[1486] OHG de Vienne (Autriche), mai 1995 *: Journ ; trans. Intern*. 25 mai 1995

[1487]Bundes-Gerichtshof (Allemagne), 13 nov. 1997, *DET*, 1998, 829

[1488] (Belgique), Rechtank Van Koophandel Te Turnhout 30 juin, 1997, NV Belgamre a. c./ NV Amvrogio, *DET*, 1998, 139.

[1489] (Belgique), Hot Van Beroep Te Antwerpen 20 déc. 1999, Ahlers Bridge N.V c. / Tokyo Marine & Fier Insurance Ltd., *DET*, 2000, 687.

transport routier international à destination de l'Italie, de planifier son itinéraire de manière à pouvoir utiliser des endroits de stationnement dûment protégés et surveillés[1490].

Il faut savoir que la panne du véhicule, en principe, ne libère pas le transporteur sauf à démontrer qu'elle était imprévisible et irrésistible, de même que l'incendie s'il a pris naissance dans ses locaux ou s'il provient de son véhicule[1491]. Ainsi, a été jugé non insurmontable et n'exonérant pas le transporteur, un accident de la route qui a provoqué la détérioration de la marchandise transportée[1492]. Pour le reste, sont jugés impropres à établir le caractère insurmontable de l'incendie survenu à la cargaison les motifs qui relèvent que l'aire de stationnement sur laquelle le véhicule du transporteur était arrêté est habituellement utilisée par les poids lourds et qu'il n'est pas établi que le préposé du transporteur pouvait arrêter son véhicule sur une aire sécurisée ou gardée, que l'utilisation d'un parcours hors réseau autoroutier ne constitue pas une faute et que le sinistre n'a pas pour cause une défectuosité du véhicule servant au transport[1493].

SECTION II Les causes privilégiées :

Après l'exposé du principe qui englobera la notion et la charge de la preuve (§I), nous étudierons des effets des causes d'exonération sur la déclaration de valeur ou la DISL et un ordre d'assurance (§II).

§I. Le régime des causes privilégiées :

Il porte sur le principe (A) et les avantages des causes privilégiées notamment par rapport à la charge de preuve (B)

I. Principe :

Le principe est que, le transporteur est exonéré de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie a pour origine les risques particuliers inhérents à l'une des

---

[1490] (Dänemark), Danisch Supreme Court, 24 juin 1997, Foroya Sjovatrygging c./ PK Transport, DET 1998, 52

[1491] Paris 29 octobre 1955, incendie du véhicule dont l'origine est demeurée inconnue.

[1492]Cass. Com. 3 mars, 1998, Helvétia c./ Sté Moncassin, *BTL*, 1998, 212.

[1493] Cass. Com. 13 sept. 2011, n° 10-16, 747, F-D, *RJDA*, 1 déc. n° 50, som.

causes privilégiées. Puisqu'il s'agit d'une présomption *juristantum*[1494], il suffit donc que le transporteur établit que le dommage a pu résulter d'un des risques ci-après énumérés qu'il en résulte effectivement et, qu'en conséquence, il soit exonéré de sa responsabilité[1495]. Pour les désigner, l'article 17 § 2 de l'Acte uniforme, copiant la CMR, emploie la formule, « risques particuliers ».

On retrouve des dispositions similaires, en matière de transport ferroviaire international notamment les articles 23 § 2 et §3, RU CIM ; En transport fluvial international : CMNI art. 16.1 ; Transport aérien : Convention de Varsovie, article 20 et 21, Convention de Montréal, articles 18 à 20.

Les six (6) risques particuliers sont[1496]:

a) "Emploi de véhicules ouverts et non bâchés lorsque cet envoi a été convenu d'une manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture", à défaut on peut reprocher au transporteur, l'utilisation d'un véhicule inadapté, car « le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité en invoquant les défectuosités du véhicule utilisé pour effectuer le transport »[1497].

b) "Absence ou défectuosité de l'emballage", fort intéressant pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries en situation non couverte ou mal couverte. Cependant le transporteur ne peut pas se prévaloir des insuffisances d'emballage apparentes à propos desquelles, il n'a pas exprimé de réserves valables lors de la prise en charge.

c) "Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire". Sur cette cause d'exonération, certains auteurs reprochent à la chambre commerciale d'apprécier très sévèrement jusqu'au mérite d'une interprétation très libérale de la convention[1498]. En effet, l'art. 8 de la CMR qui définit les diligences du transporteur en matière de reconnaissance de l'envoi au départ, se borne à lui imposer la vérification de l'état apparent de la marchandise et de son emballage, alors que la

---

[1494] La présomption ne s'appliquant pas s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis, (art. 17-4, Acte uniforme).

[1495]Acte uniforme l'article 17-4

[1496]Voy., Acte uniforme, art. 17 § 2 ; CMR, art. 18 § 2.

[1497]Acte uniforme, art. 17-3.

[1498] Dans ce sens, BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, Dalloz, *op. cit*, p. 470, n° 557.

jurisprudence française impute au transporteur une obligation supplémentaire de contrôle du chargement et de l'arrimage réalisé par l'expéditeur que l'on ne retrouve nulle part inscrite dans la convention[1499]. Le transporteur conservera la responsabilité partielle des dommages causés par le défaut du chargement ou de l'arrimage réalisé par l'expéditeur, si le vice était apparent et qu'il n'a pas pris de réserves à cet égard[1500].

d) "Nature particulière de certaines marchandises les exposant soit à la perte totale ou partielle, soit à l'avarie". Il peut s'agir de : bris, la rouille, la détérioration intérieure et spontanée, la dessiccation, le coulage, l'action de la vermine ou des rongeurs ; la liste est longue. Cependant, si le transport est effectué au moyen d'un véhicule aménagé en vue de soustraire les marchandises à l'influence du risque (chaleur, froid, variation de température ou humidité de l'air), le transporteur ne peut prospérer en invoquant la nature des marchandises. C'est ainsi que la Cour de cassation dans un arrêt 8 décembre 1998 a refusé le bénéfice de vice exonératoire pour un transporteur qui a effectué un transport au moyen d'un véhicule aménagé en vue de soustraire les marchandises à l'influence de la chaleur, du froid, etc., et qui ne fournit pas la preuve que toutes les mesures ont été prises en ce qui concerne le choix, l'entretien et l'emploi de ces aménagements et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données[1501]. Il a été précisé, que le transporteur n'apporte pas de preuve d'un vice exonératoire lorsqu'il évoque la proximité de la date limite de consommation[1502]. En outre, la nature particulière de la marchandise nous rappelle d'une cause générale qu'on a vu, le « vice propre de la marchandise » (p. 358). Le présent risque particulier, enseigne M. Brunat, se distingue de la notion de vice propre en ce que cette dernière s'applique généralement à une anomalie affectant une unité déterminée à l'intérieur d'une catégorie de marchandises, les autres étant saines et normalement transportables, alors qu'ici ce sont toutes les marchandises d'une même espèce qui sont identiquement exposées à des risques plus élevés du fait de leurs caractéristiques génériques[1503]. Est-il vrai qu'il n'est pas toujours aisé de distinguer, la « nature de la chose » et du « vice

---

[1499] Cass. Com. 3 mai 1976, 1976, 371 ; cass. Com., 1er déc.1992, *Bull. civ.* IV, n° 388.

[1500] Cass. Com., 22 juil. 1986, *BT* 1986, 516

[1501] Cass. Com. 8 déc. 1998, Sté FIT c./ Sté Socavia*, BTL*, 1999, p. 352.

[1502] CA, Paris, 19 juin 1997, *BTL*, 1997, p. 643

[1503] M. BRUNAT, *Lamy Transport*, 1996, t. 1, n° 516.

propre ». Selon la jurisprudence, un vice est une caractéristique non inhérente à la chose, un attribut spécifique anormal, la nature propre de la chose étant son état naturel et normal. Le transporteur est tenu de prouver sans équivoque l'existence du vice et le fait que ce vice est la cause du dommage. Pour invoquer le bénéfice de l'article 17-4, d) de la CMR, il suffit que le transporteur prouve que le dommage a pu être la conséquence de la nature même de la marchandise[1504].

e) "Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis". Pas besoin d'autres commentaires, la question fait l'objet de l'obligation de vérification du transporteur lors de la prise en charge (p. 85). À défaut des réserves motivées (p. 98), il devrait partager la responsabilité, du moins pour les défauts apparents[1505]. N'étant pas un expert, rappelons que c'est le contrôle de l'état apparent qui lui est demandé.

f) "Transports d'animaux vivants" : cette dernière cause d'exonération comporte en effet des risques qui n'existent pas quand il s'agit des choses inanimées. C'est la raison pour laquelle la convention CMR suivi par l'Acte uniforme érigent cette activité en « risque particulier »[1506], sous condition, cependant, que le transporteur commence par prouver qu'il a pris toutes les mesures lui incombant, normalement, compte tenu des circonstances et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui lui ont été données[1507].

Toutefois, il faut observer une prudence ici ; lorsque l'une de ces causes est invoquée, le transporteur n'est pas de *facto* exonéré de sa responsabilité mais il y a renversement de la charge de la preuve (B).

II. L'avantage des causes privilégiées :

Elles sont dites privilégiées en tant qu'elles confèrent au transporteur un avantage considérable sur le plan de la preuve. En effet, lorsque le transporteur invoque un des six (6) risques particuliers susvisés, il bénéficie alors d'une présomption d'origine du dommage et c'est au demandeur de prouver la faute

---

[1504] Hot Van Beroe Te Gent (Belgique) 10 avr. 2006, NV Philipps Innovative Applications c./ NV Applicatojns c./NV Transport de sauter : *DET* 2006, 829.

[1505] Si le transporteur ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé le dommage, sa responsabilité reste engagée dans la proportion où les facteurs dont il répond ont contribué au dommage. Acte uniforme, art. 17-7.

[1506] CMR, art. 17, §4, f) ; Acte uniforme art. 17, §2, f).

[1507] Acte uniforme, art. 17-6

du transporteur ou que le risque particulier invoqué par le transporteur n'a eu aucune incidence sur l'origine du dommage ; la preuve requise de lui, sera donc plus légère, moins bien difficile à faire que celle qui est exigée lorsqu'il excipe d'une cause classique d'exonération. Ces causes spéciales permettent au transporteur de ne pas répondre que de sa faute prouvée. Il ne sera plus tenu de faire la preuve « complète et précise » de l'origine du dommage, et c'est de là où réside l'originalité du système ; puisque, pour tous les faits énumérés ci-dessus, il existe une présomption de causalité en sa faveur : s'il établit que, « eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs de ces risques particuliers, il y a présomption qu'elle résulte ».

Néanmoins, les diligences requises par les tribunaux français à l'égard des transporteurs routiers, conduisent à estomper cette différence. Il faut reconnaitre qu'il n'est pas toujours aisé pour le transporteur de prouver que le dommage résulte bien d'un des risques particuliers, chose qu'il doit faire s'il veut se libérer de la responsabilité

En plus, cette présomption souffre la preuve contraire en ce que l'ayant droit peut démontrer que le dommage n'a pas pour cause l'un de ces risques et remettre en jeu la responsabilité du transporteur. Dans le cas, où l'ayant droit n'arrive pas à faire la preuve que les dommages ne résultent pas du risque spécifique, mais plutôt d'un autre danger auquel le transporteur est tenu de répondre, la jurisprudence exonère le transporteur[1508]. La charge de la preuve est donc renversée, puisque c'est à l'ayant droit de démontrer que l'argument soutenu par le transporteur n'est pas fondé. Si l'ayant droit réussit ce pari, la présomption d'origine du dommage disparait et la balle revient dans le camp du transporteur sur les épaules duquel le fardeau de la preuve retombe[1509]. L'acrobatie de l'ayant droit pour abattre le cas excepté va démontrer l'impossibilité que l'acte soit la cause du dommage, ou du moins, que ce n'est pas la seule cause du dommage.

§II. Les autres effets des causes d'exonération :

Il est ici question du rapport entre les causes d'exonération et la déclaration (I) et l'ordre d'assurance (II)

[1508] Cour suprême d'Autriche, 3 juil. 2013, *Eur. Trans.*, Law 2014, 213.

[1509] NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, *op. cit*, p. 165.

I. Les exonérations résistent à la déclaration de valeur :

Si une déclaration de valeur permet, moyennant surprime, d'écarter les limitations d'indemnités légales ou conventionnelles et de porter la réparation à hauteur de la valeur déclarée au transporteur[1510], elle reste régie par les règles qui gouvernent la responsabilité du transporteur. C'est ainsi que dans l'hypothèse où une cause exonératoire est reconnue, le transporteur n'est tenu à aucune réparation.

II. Les exonérations résistent à l'ordre d'assurance :

Le chargeur peut souscrire lui même ou demander au transporteur qu'il souscrive pour lui une assurance « faculté » sur les marchandises. Celle-ci ne fera pas échec aux plafonds de réparation dont bénéficie le transporteur mais garantira l'indemnisation des préjudices jusqu'à hauteur de la valeur assurée auprès d'un assureur, même si le transporteur est exonéré de sa responsabilité. C'est l'assureur de la marchandise qui indemnise dans ce cas le préjudice du chargeur, à charge pour lui de se retourner contre le transporteur responsable et son assureur responsabilité[1511].

[1510] Voy. p. 340

[1511] Sur ce point, voy. LETACQ Fréderic, « Responsabilité des transporteurs routiers de marchandises et réparation des dommages », *IDIT*, Rouen (disponible en ligne accès libre).

CHAPITRE II. Les limitations de responsabilité :

D'abord, bien qu'on appelle « improprement », « limitations de responsabilités » dans les textes à la matière, plusieurs auteurs écrient qu'il serait plus correct de parler de limites ou plafonds d'indemnité [1512], car ce n'est pas la responsabilité qui est limitée mais la réparation. Le terme de « limitation de responsabilité est inexacte »[1513]. Il s'agit, d'une limitation de réparation, ou plutôt de dédommagement, c'est-à-dire, écrit le doyen RODIERE, d'un plafond au-delà duquel le transporteur, tenu de réparer le dommage, ne peut pas indemniser[1514].

En effet, comme tout débiteur, le transporteur devrait être tenu de réparer l'ensemble des préjudices prévisibles lors de la conclusion du contrat. Nonobstant critiques de certains auteurs[1515], la principale originalité de la responsabilité du transporteur tient à la présence systématique de plafonds légaux d'indemnisation [1516]. L'indemnité se trouve limitée à un certain montant, ce qui parait selon l'expression de ces auteurs « une disposition hasardeuse pour un texte à portée générale ». Le système ne doit pas choquer, du moins en France, en ce sens qu'il n'est pas d'ordre public. Les parties peuvent créer valablement leurs propres plafonds par contrat, car **a**ucun texte n'interdit la déclaration de valeur de la marchandise et la déclaration spéciale d'intérêt à la livraison.

Ainsi, dans le but de tempérer la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur et de lui éviter le fardeau d'une indemnisation trop élevée qui risquerait, semble-t-il, de grever considérablement ses comptes, l'Acte uniforme, suivant en cela la tendance moderne, institue, à l'image de la CMR,

---

[1512] Dans ce sens, BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA Cossi Dorothé, *op. cit.*, p. 100, n° 353.

[1513] BONASSIES (P.). et SCAPEL (C), *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, Paris, 2006, p. 709, n° 1104, note 128. : « Le transporteur est responsable ou il est exonéré, mais la réparation du dommage qui est plafonnée ».

[1514] RODIERE (R.), « Limitation de responsabilité pour tous les dommages justifiés », *BT*, 1979, 14.

[1515] MARTOR Boris, PILKINGTON Nanette, SELLERS David, THOUVENOT Sébastien, *op. cit.* p. 320, n° 1369

[1516] Ces plafonds sont établis par les textes spécifiques dont l'AUCTMR. En droit français interne, ils résultent des contrats types. Sur les contrats types voy. BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, REINHARD Ives, *op. cit.*, p. 364, 366, et s. Rappelons de passage qu'ils sont opposables de plein droit à toute personne agissant sur le fondement de contrat de transport et que le donneur d'ordre ignore, en fait, leur existence. Il importe de rappeler aussi que ces limitations d'indemnité ne s'appliquent qu'en absence de stipulation écrite entre des parties sur la réparation du préjudice. Sur ce point, *idem*, BON-GARCIN Isabelle…, *Droit des transports*, p. 503 et s., n° 573.

des conventions de Montréal ou la « règle de Hambourg »[1517] : la « limitation de responsabilité ». Le système est simple, le transporteur responsable doit indemniser l'ayant droit du dommage subi, dans la limite du plafond de responsabilité concerné. Dans certains cas, pour triompher la victime doit apporter la preuve de l'existence du dommage imputable au transporteur, qu'elle prétend avoir subi, car le montant de la réparation sera évalué en fonction des préjudices réparables.

Hors son caractère de n'indemniser que les préjudices matériels, la responsabilité du transporteur présente donc l'existence des plafonds légaux (Section I). La réparation n'étant déplafonnée que par le dol ou la faute excusable du transporteur ou une déclaration particulière moyennant coût supplémentaire (Section II).

SECTION I. La réparation partielle du dommage :

Il convient d'abord de voir le régime juridique de ce mécanisme plutôt étrange (§I), pour appréhender en l'aise sa mise en œuvre parfois méconnue (§II).

§ I. Régime juridique :

L'étude historique (I), précédera le fondement (II), et le sort des clauses limitatives (III), et l'opposabilité du plafond (IV).

I. L'histoire de la limitation de responsabilité :

Historiquement, la limitation de responsabilité du « propriétaire/armateur » trouve son origine en Europe dans un passé très éloigné[1518]. En Angleterre où ce phénomène assez surprenant est apparu pour la 1 ère fois, serait justifié par le pragmatisme. La limitation de responsabilité n'est pas une question de justice, reconnait ses inventeurs, mais s'impose comme mesure pragmatique pour trouver une solution pragmatique[1519]. Cela semble paradoxal dans la

---

[1517] V., pour le transport aérien : art. 22 (2) Convention de Montréal ; pour le transport maritime : art. 6 de la Convention des Nations Unies dite « règle de Hambourg ».

[1518] En Angleterre, la limitation de responsabilité a été introduite par une loi du XVIIIe siècle ; *The Responsability of Shipownersact 1733*, citée par PERU-PIROTTE Laurence, DUPONT-LEGRAND Bénédicte, LANDSWEERDT Christie, *op. cit.,* p. 133.

[1519] *The Bramley Moore case (1963), 2 Lloyd's Reports 429, 437 (CA), Lord Denning: « I agree that there is not much room for justice in this rule; but limitation of liability is not a matter of justice. It is a rule of public policy, which has origins in history and its justification in convenience ».*

mesure où le but recherché par toute réglementation est d'aboutir à la justice ou du moins à l'équité.

Toutefois, à la différence de la limitation globale d'origine, la limitation dont bénéficie le transporteur se réfère au contrat de transport, au colis ou à l'unité transportée. La limitation telle que nous connaissons aujourd'hui, trouve son origine, d'après certains auteurs, dans la pratique usuelle des connaissements du XIX siècle[1520]. La liberté contractuelle, notent ces auteurs, était le trait caractéristique de ce temps et les transporteurs en profitèrent pour insérer dans les connaissements les clauses qui les exonéraient de leur responsabilité presque dans chaque situation possible et imaginable. À la fin du XIXe siècle, un connaissement était devenu plutôt un document d'irresponsabilité que de responsabilité[1521]. Là, encore, le motif ne convainc guère, c'est le transporteur partie au contrat, qui est à la base, de ce qu'on aurait pu qualifier aujourd'hui de clause abusive, car on ne peut être juge et partie.

À l'autre coté de l'Atlantique, chez l'oncle Sam, on se souvient qu'une loi, « *the United states Harter Act 1893* », a tenté, à raison, de mettre fin aux abus de cette étrange liberté contractuelle qui profitait toujours aux transporteurs. La *Harter Act 1893* défendait la plupart des clauses habituelles d'exonération de responsabilité, mais pas la limitation de responsabilité en faveur du transporteur à un certain niveau qui devrait être égale ou devait approcher la valeur réelle des marchandises transportées[1522].

On reconnait de plus en plus, qu'au commencement, cette injuste mais pragmatique « limitation par colis ou unité transportée » avait pour but une compensation juste et correcte[1523], mais très vite, elle est devenue une vraie limitation de la responsabilité par laquelle la victime, le consignataire des marchandises, ne recevait qu'une fraction de la perte réelle en cas de

---

[1520] Dans ce sens, PERU-PIROTTE Laurence, DUPONT-LEGRAND Bénédicte, LANDSWEERDT Christie, *op. Cit.* PERU-PIROTTE Laurence…, p. 134.

[1521] SMEESTERS, (C.) et WINKELMOLEN (G.), *droit maritime et droit fluvial*, Tome II, Bruxelles, Larcier, 1929, p. 299, n° 674 : « ces formules étaient connues du commerce et consacrées par la jurisprudence ».

[1522] *Id.*, SMEESTERS, (C.) et WINKELMOLEN (G.), *droit maritime et droit fluvial*, p. 388, n° 729 : « Ainsi, sous l'empire de *Harter Act*, le transporteur parvient par une sous évaluation des marchandises transportées, à limiter sa responsabilité à un montant hors toute proportion avec la valeur réelle de la marchandise. Le système législatif des États-Unis présentait une lacune à laquelle le *Canadian Act* semble avoir porté remède (article 8), mais celle-ci a en tout cas été comblée par la convention internationale et notre article 91». (Note de l'auteur : l'article 91 est la version belge des règles de La Haye) ; pour comprendre le but principal de la limitation tel que prévu dans les règles de La Haye, Voy., TETLEY W., CARGO CLAIMS M., 3e éd., Montréal 1988, p. 877.

[1523] Même si, ça n'a jamais été le cas.

dommage ou de pertes. Au fil des années la limitation de responsabilité est devenue un avantage en faveur des transporteurs auquel ceux-ci sont visiblement et farouchement attachés.

De nos, jours, la soi-disant limitation de responsabilité, est sans doute, un luxe se trouvant dans les différents textes[1524] :

- Transport aérien :
- Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international - Varsovie 1929 - modifiée par le protocole de La Haye de 1955
- Convention de Montréal sur les transports aériens internationaux – 1999.
- Transport par route :
- Acte Uniforme de l'OHADA relatif au Contrat de Transport des Marchandises par Route – AUCTMR – 2004.
- Convention relative au Contrat de Transport International des Marchandises par Route, C.M.R. – 1956.
- Transport par mer :
- Convention pour l'unification des certaines règles de la Haye-Visby- 1924 et 1968 ;
- Convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer – Règles de Hambourg – 1978
- Convention des Nations unies sur le contrat de transport international des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer – règles de Rotterdam – 2008.
- Transport de passagers :
- Convention relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages – Athènes- 1974 et 2002.
- Transport ferroviaire :
- Convention relative aux transports internationaux ferroviaire – C.O.T.I.F. - 1980 ;
- C.O.T.I.F. -2009 ;
- C.I.V. - 1999
- C.I.M – 1999.
- Transport des hydrocarbures et des substances nocives :
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures 1969 – C.L.C. – 1992 ;
- Convention internationale sur le transport des substances nocives ou potentiellement dangereuses – 1996, Londres.

[1524] *Ibid.* PERU-PIROTTE Laurence,…, p. 135 et s.

- Transport par la navigation intérieure :
- Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure – C.M.N.I.- 2006.
- Transport multimodal :
- Convention des nations unies sur le transport multimodal international de marchandises – 1980 ;
- Pour la Chambre de Commerce Internationale : on a les « règles uniformes pour un document de transport combiné » – F.I.A.T.A (fédération internationale des auxiliaires de transport) ;
- F.I.A.T.A *combined Transport Bill of Lading* ; règles uniformes C.N.U.C.E.D. /C.C.I. applicables aux documents de transport multimodal.
- Limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire :
- Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer – 1957 ;
- Convention de Londres sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes – L.L.M.C. -1976.

On peut affirmer sans crainte que, le principe de la limitation de la responsabilité est traditionnellement constant en matière de transport.

II. Le fondement :

Le principe de ce plafonnement de l'indemnité reposerait sur l'idée que le transporteur assume un risque tel qu'il ne doit pas le supporter intégralement, et qu'une certaine part doit en être assumée par les victimes éventuelles[1525]. Que l'on entend par là, ne pas alourdir excessivement les coûts du transport. Paradoxalement, le transporteur ne serait pas protégé, alors qu'avant de prendre en charge la marchandise, procède à des examens minutieux, souvent à charge de l'expéditeur, il a droit d'accepter ou de refuser le contrat, il peut décharger en cours de route, retenir la chose, et a un privilège spécial, il n'est responsable que du dommage matériel et quand il s'agit de réparer cela, il a droit de ne payer qu'une somme dérisoire fixée par la loi. Appliqué, cas par cas, le partage de responsabilité nous parait plus juste. Car il s'agit là, d'une déviation importante de tous les principes généraux du droit, particulièrement le principe énoncé à l'article 1240 du Code civil, de la règle de réparation de tout le dommage et rien que le dommage résultant de la violation du devoir de prudence qui s'impose à tous, et le principe de la liberté contractuelle.

[1525] BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA Dorothé C., *op. cit*., p. 101, n° 354.

Ce bénéfice très souvent fondé sur des textes, comme on vient de le voir, peut aussi être prévu par la convention des parties ; on parle alors de clauses limitatives de responsabilité ou de réparation[1526]. C'est le cas, notamment en transport terrestre international, la CMR ; espace OHADA, AUCTMR, en transport terrestre interne français, les contrats types routiers, applicables lorsque les parties n'ont rien prévues ou que la clause ne peut pas s'appliquer.

III. La distinction de la limitation de responsabilité :

De prime abord, une série de précision doit être faite. On l'a dit dès le début du chapitre, la limitation de responsabilité ne distingue pas de celle dite de réparation. Simplement, la doctrine moderne, préfère l'expression limitation de « réparation » que de « responsabilité »[1527]. La doctrine unanimement enseigne que contrairement à ce qui est souvent affirmé, il ne s'agit pas d'une limitation de responsabilité à vrai dire. Selon le professeur Jacques PUTZEYS, il y a pareille limitation lorsque les principes de la responsabilité sont limités, par exemple en cas de cause libératoire, force majeure, ou encore en cas d'exonération pure et simple. La limitation, continue M. PUTZEYS, « analysée ne concerne que l'obligation de réparer. Tenu en principe à une réparation intégrale du dommage qu'il a provoqué, le transporteur voit cette obligation limitée *ad valorem* »[1528].

En revanche, il convient de distinguer l'exonération de responsabilité et la limitation de la responsabilité. La première résulte tantôt de la loi, tantôt des conventions ; alors que la seconde dérive toujours de la loi. La première empêche la responsabilité de naitre en tout ou en partie, alors que la seconde mitige les effets d'une responsabilité encourue[1529]. Il faut reconnaitre que si les deux (2) notions sont différentes, elles concluent au même effet : libération du transporteur.

Les clauses de limitation de responsabilité ne sont pas de clauses qui « réduisent la responsabilité du transporteur ». Ces dernières clauses sont

---

[1526]Sur ce point, voy. LE BAYON (A.), *Dictionnaire de Droit Maritime*, (Verbum limitation de réparation), Rennes, 2004, p. 157. Ces clauses parfaites valables en transport terrestre à l'intérieur de l'hexagone, sont interdites par l'Acte uniforme.

[1527]Acte uniforme préfère parler de limitation de responsabilité.

[1528] PUTZEYS (J), *Droit des Transports et Droit Maritime*, Bruylant, Bruxelles, 1993, p. 231.

[1529]Voy., SMEESTERS (C.) et WINKELMOLEN (G.), *Droit maritime et Droit fluvial*, 2e éd., Vve F. Larcier, Bruxelles, 1929, p. 147, n° 104.

interdites dans tous les systèmes[1530]. Dans l'espace OHADA, il est frappé de nullité, toutes clauses limitatives de responsabilité. En effet, selon l'article 28 de l'Acte uniforme : « … 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'entraine pas la nullité des autres dispositions du contrat ». Il reprend ainsi l'article 41 de la CMR. Autrement dit, on ne peut ajouter ni plus ni moins à l'indemnité fixée, de 5000 F CFA/kg (Acte uniforme), ou 8,33 DTS/Kg (CMR)[1531]. C'est en ce sens que, la Cour de cassation, en application de la CMR a déclaré nulle, une clause limitant la responsabilité d'un transporteur à un montant inférieur au plafond fixé par la convention[1532]. En revanche, en transport aérien, il n'est pas possible une indemnité moins que celle prévue, à savoir 250 franc-or par kg[1533] sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, 17 DTS par Kg sous l'égide de la Convention de Montréal[1534]; mais le transporteur s'il le désire peut ajouter plus. En matière maritime, il en va de même ; il est interdit de proposer une indemnité plus faible que celle prévue par la loi ou la convention, mais, on peut l'augmenter. En transport terrestre intérieur français, sous réserve de réparation conventionnelle dérisoire[1535], la limitation conventionnelle est parfaitement valable. Les contrats types, qui leurs donnent naissance, sont supplétifs, et il est donc possible d'y déroger. Elles sont subordonnées à leur connaissance et à leur acceptation par l'expéditeur au moment de la conclusion du contrat ainsi qu'au montant qu'elles fixent, qui ne doit pas être dérisoire[1536]. En effet, le principe d'indemnisation intégrale du préjudice

---

[1530]« Il est un point sur lequel tous les textes s'accordent : le transporteur ne peut pas stipuler de clause de non responsabilité », écrit, BON-GARCIN (I), BERNADET (M), DELEBECQUE (Ph), *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 465, n° 547.

[1531] « Le DTS est l'unité de compte du Fonds monétaire international (FMI) qui est désormais reprise par toutes les conventions régissant les transports. Sa valeur est très influencée par celle du dollar américain puisqu'il se compose d'un panier de cinq monnaies où la place du dollar est prépondérante (plus de 41%, les autres devises sont l'Euro, le Yen, la Livre Sterling et le Yuan chinois). Directement lié aux fluctuations monétaires internationales, il est coté quotidiennement par le FMI » ; Voy. L'étude sur la "Responsabilité des transports routiers des marchandises et réparation du dommage", Fréderic LETACQ, *IDIT*, ROUEN.

[1532]Cass. Com. 17 mai 1983, *Bull. civ. IV*, n° 147.

[1533] Convention de Varsovie, art. 22-2.

[1534] Convention de Montréal, art. 22-3

[1535] Art. L 133-1, al. 3 du Code de commerce, interdit d'offrir une réparation dérisoire pour les pertes et avaries qui s'assimilerait à une clause élusive nulle ; Marie TICLHE, « Plafonds d'indemnité : Subtilités », *BTL*, n° 3711, 5 nov. 2018, p. 615.

[1536] L'article 133-2 du Code de commerce français, n'interdit pas « toute clause contraire ».

justifié, quel qu'il soit (perte subie, gain manqué), y compris moral, signifie que la réparation ne doit procurer au débiteur aucun enrichissement ni appauvrissement. Mais, n'étant pas d'ordre public, les parties peuvent y déroger par des dispositions conventionnelles, dites clauses de responsabilité qui traduisent, pour reprendre les mots de M. PIEDELIEVRE Stéphane, et M. GENCY-TANDONNET Dominique, « une juste répartition des risques inclus dans la rémunération du transporteur, sous réserve de respecter les conditions d'opposabilité et de validité de plus en plus restrictives »[1537].

Ces clauses limitatives de responsabilité qui, en cas d'inexécution des obligations, plafonnent le montant de la réparation due, sont en principe opposables entre professionnels, bien qu'interprétées de manière restrictives[1538], mais ne s'opposent pas aux consommateurs. Cette distinction est d'autant plus intéressante, que la Cour d'appel de Versailles, dans un arrêt du 6 novembre 2018, ait été amenée à définir la notion de consommateur. Selon cette Cour, les expéditeurs qui commandent le transport dans le cadre de leur activité professionnelle, ne sont pas des consommateurs et peuvent se voir opposer la clause limitative d'indemnité du commissionnaire[1539]. À l'espèce deux (2) artisans verriers s'adressent à un commissionnaire, pour déménager leur four, depuis Paris jusqu'au Pays de Galles. La machine a chuté lors du transfert sur la semi et devient du coup inutilisable, et les propriétaires assignent le commissionnaire devant le tribunal de Pontoise[1540]. Le tribunal ayant cantonné la réparation à 6900 euros, les donneurs d'ordre relèvent appel et réclament 170373,76 euros au titre des frais de maintenance du four avant l'accident, de la perte d'activité jusqu'à livraison de son remplaçant et de sa fabrication. Se fondant sur l'article L. 132 du Code de commerce, la Cour rappelle l'obligation de résultat du commissionnaire, exonéré par la preuve de la faute de la victime. Après avoir balayé l'indication d'un poids inexact (2 t au lieu de 3 t.), non établie, elle n'a pas retenu de lien entre l'intervention de l'expéditeur dans la pose de l'élingue et le dommage, mais trouve établie, la responsabilité du commissionnaire. Ce dernier ne supportera pas l'entier préjudice, les échanges de courriers mentionnant une clause limitative d'indemnité (14 euros par kilo, 2300 euros par tonnage). La Cour confirme le jugement, en disant que, cette limite contractuelle était valable et opposable.

[1537] PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Dominique, *op. cit.*, p. 367 et s., n° 556.

[1538] Voy. *en matière maritime*, Cass. Com. 20 janvier 1965, *Bull. civ*. 1965, IV, n° 61.

[1539] CA, Versailles, 13ème ch., 6 nov. 2018, n° 17/08755; obs. *BTL*, n° 3713, 19 nov. 2018

[1540] Jugement déféré: T. com. Pontoise, 24 nov. 2017.

En outre, la prohibition des clauses élusives de responsabilité en cas de perte ou d'avarie, prévue par la loi Rabier du 17 mars 1905, qui a voulu, mettre un terme à ce type de clause usuellement utilisé par les compagnies ferroviaires, devenue depuis l'alinéa 3 de l'article L 133-1 du c. com., ne s'étend pas aux clauses limitatives de réparation[1541]. Ces clauses de non responsabilité doivent être distinguées de stipulations qui réduisent la responsabilité du transporteur, même indirectement. D'abord il s'agit des clauses relatives au contenu des obligations ; elles ne sont pas valables si elles portent atteintes à l'obligation essentielle, ou fondamentale du contrat[1542], impératives ou encore si elles vident l'obligation essentielle de toute sa substance[1543]. Ensuite, pour ce qui concerne les clauses pénales, l'intégration de celles-ci dans la liste grise de l'article R 132-2, 3° du Code de la consommation modifie l'analyse de leur validité de principe pour les contrats de consommations ; leur caractère abusif est présumé sauf preuve contraire[1544].

D'abord dégagé en matière de transport de marchandises par la jurisprudence *Chronopost*[1545] sur le fondement du feu article 1131 du Code civil[1546], le manquement à l'obligation essentielle a permis de contrer les clauses limitatives de responsabilité : « a été réputée non écrite, une telle clause insérée dans un contrat de transport fixant l'indemnisation du retard au montant du prix du transport, dès lors que « le transporteur, spécialiste du transport rapide garantissant la fiabilité et la célérité de son service, qui, s'était engagé à livrer le pli de l'expéditeur dans un délai déterminé, avait en ne livrant pas dans ce délai, manqué à cette obligation essentielle dont la clause contredisait la portée ». Reprise ensuite dans d'autres domaines que le

---

[1541] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, REINHARD Ives, 1ère éd., *op. cit.*, p. 503, n° 572.

[1542]Voy. JESTAZ Philippe, *L'obligation et la sanction : à la recherche de l'obligation fondamentale*, *in* Mél. Raynaud, Dalloz, 1985, p. 273 et s.

[1543] Jurisprudence Chronopost, Cour de cassation, Chambre commerciale, 22 oct. 1996 (Bull. civ. IV, n° 261 ; *D.* 1997, note SERIAUX ; *D* ; Affaires 1997, 235 et 247, note DELEBECQUE), suivi par Rouen le 09 nov. 2004 dans la même affaire.

[1544] PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Dominique, *op. cit*., p. 368, n° 557.

[1545] Cass. 1ere civ., 22 Oct. 1996 : *JCPG*, 1997, II, 22881, note D. COHEN ; *JCPG* 1997, I, 4002, n° 1, obs. M. FABRE-MAGNAN.

[1546] « L'obligation sans cause, ou sur une fausse cause, ou sur une cause illicite, ne peut avoir aucun effet ». La cause a totalement disparu dans la nouvelle rédaction de l'article 1162 du Code civil.

transport des marchandises[1547], cette jurisprudence permet au juge de contrôler l'équilibre du contrat.

À *fortiori*, ces clauses sont valables s'agissant du retard pour lequel l'article L. 133 -2 C. com. n'interdit pas au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité[1548]. Le transporteur pouvant valablement s'exonérer ou limiter sa responsabilité pour retard.

Après une vive discussion de l'étendue de cette atteinte à la liberté contractuelle, depuis l'arrêt du 29 juin 2010[1549], seule est réputée non écrite, la clause limitative qui contredit la portée de l'obligation essentielle souscrite par le débiteur, au vu de l'ensemble des obligations souscrites. La clause limitative de responsabilité n'est plus systématique sanctionnée pour le seul manquement à l'obligation essentielle[1550]. Aussi la loi LME stipule non écrites les clauses abusives, avec une distinction quant à leur caractère systématique, ou non, selon le type de contrat conclu.

IV. L'opposabilité du plafond :

La limitation de réparation constitue un « privilège » pour le transporteur, s'appliquant en principe à toutes les actions[1551], notamment contractuelles, dirigées soit directement contre le transporteur, soit contre les personnes auxquelles il a eu recours pour l'exécution du contrat et dont il répond à cet effet.

Dans l'espace OHADA, les règles de responsabilité et d'exonération fixées sont applicables, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou extra- contractuelle du transporteur[1552]ou ses préposés. Toutefois, aux termes de l'article 20-2 de l'Acte uniforme, lorsqu'une action pour perte, avarie ou retard est intentée contre une personne dont le transporteur répond aux termes de l'article 16 al. 4, cette personne peut se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues pour le transporteur.

[1547]Voy., pour un contrat de maintenance de matériel informatique, cass. Com., 17 juil. 2001, *JC* E, 2001, 148, n° 17, obs. G. LOISEAU.

[1548] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, REINHARD Ives, *op. cit*., p. 503, n° 572.

[1549] Cass. Com. 29 juin 2010, *Bull. civ*. 2010, IV, n° 115; *JC* E 2010, 1790, Ph. STOFFEL-MUNCK.

[1550] PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Dominique, *op. cit.*, p. 368 et s., n° 556.

[1551] RODIERE, « Limitation de responsabilité pour tous les dommages justifiés », *BT*, 1979, 14.

[1552]Voy., article 20 de l'A.U. C.T.M.R

Fort heureux, pour contourner de telles dispositions, l'ayant droit à la marchandise pourrait être tenté de fonder son action non plus sur le contrat de transport, mais sur la responsabilité délictuelle[1553]du transporteur ou de ses préposés en invoquant une faute précise de leur part. Mais sauf que, si son action est reçue le transporteur peut invoquer la limitation de responsabilité ; l'Acte uniforme accordant en effet le droit au transporteur ainsi qu'à ses préposés et aux personnes dont il répond, lorsque leur responsabilité extracontractuelle est recherchée, de se prévaloir de ses dispositions qui excluent la responsabilité du transporteur ou qui limitent le montant des indemnités[1554]. Là encore, le transporteur débiteur va pouvoir s'échapper.

Toutefois, le transporteur, ses préposés et les personnes dont il répond ne sont ainsi admis à se prévaloir de la limitation de responsabilité que s'il s'agit des actions des tiers intéressés au contrat de transport[1555]. En revanche, si l'action provient, des *penitus extrenei*, c'est-à-dire des tiers complètement étrangers au contrat de transport, la limitation de responsabilité devrait leur être, *in fine,* inopposable[1556], à l'instar des hypothèses dans les lesquelles le transporteur en est privé.

En France, les plafonds de réparation fixés par les contrats types, sont opposables de plein droit à toute personne agissant sur le fondement du contrat de transport, même s'ils ne figurent pas sur le document de transport et que le donneur d'ordre ignore, en fait, leur existence[1557].

§ II. Le montant de la responsabilité :

Selon le régime applicable, ce montant est déterminé en fonction du préjudice réparable, les limites indemnitaires et les moyens d'y échapper[1558]. Il existe

---

[1553] Dans le même sens de l'article 1240 et s. Code civ.

[1554] Article 20 A.U.C.T.M.R

[1555] Il s'agit d'ailleurs ce qu'il est convenu d'appeler aujourd'hui « faux tiers » ; Voy. ESPAGNON M. note sous Cass. Civ. 2e, 8 juin 1979, *D.* 1980, 563 ; BONASSIES (.), « l'action en responsabilité délictuelle du destinataire réel », *DMF*, 1981, 515.

[1556] Pour la jurisprudence française dans ce sens : C.A. Paris, 11 juin 1974, *BT* 1974, 319 ; C.A. Aix-en-Provence, 12 juillet 1983, *DMF,* 1985, 335.

[1557] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit.*, p. 489, n° 598.

[1558]Sur ce point, PAULIN Christophe, *o. cit*., p. 248, n° 489.

des différences en général, liées à l'étendue du préjudice réparable (I), et au montant des plafonds indemnitaires[1559] (II).

I. Les préjudices réparables :

Il y a une différence importante selon que l'on soit sous l'égide du droit OHADA (A) ou du droit français (B)

A. Préjudice réparable dans l'espace OHADA :

Alors qu'en France tous les éléments de préjudice sont indemnisables, l'Acte uniforme et la CMR n'accordent principalement la réparation qu'en cas de perte ou de dépréciation de la marchandise, autrement dit, que la réparation du seul préjudice matériel[1560]. Sont en revanche exclus de la réparation tous les autres préjudices [1561], notamment pour bénéfice manqué [1562], préjudices industriel ou commercial[1563], frais financiers[1564], versement des pénalités de retard prévues par le contrat de vente[1565]ou de la prime payée par l'assurance de la marchandise[1566].

Toutefois, le transporteur peut être tenu de réparer des préjudices autres que ceux inhérents aux pertes et avaries. À cet effet, en application de la CMR, la responsabilité du transporteur a été retenue, pour la perte de produits chimiques et la perte de production qui résultent de la prise en charge par l'erreur d'une mauvaise citerne et la livraison à la raffinerie du mauvais chargement[1567]. Sont notamment remboursés, en principe, le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport litigieux. Ces derniers doivent être entendus comme des frais étroitement

---

[1559] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*., p. 487, n° 591

[1560]BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA COSSI Dorothé, *op. cit*., p. 103, n° 358.

[1561] Art. 23-4 CMR.

[1562] En appplication de la CMR, CA. Toulouse, 5 décembre 1979, *BT*, 1980, 13.

[1563] Amiens, 23 nov. 1990, *BTL*, 1991, p. 292.

[1564]Cass. Com., 14 mars 1995, *BTL*, 1995, p. 248 ; Paris, 6 nov. 1979, *BT,* 1979, 574.

[1565]BRUNAT L., « Préjudice indemnisable », *BT*, 1982, 438.

[1566] Aix-en-Provence, 20 mars 1985, SCAPEL, 1985, 41.

[1567] (Royaume-Uni), Queen's Bench Division, commercial court 29 oct. 1992, Shell Chemicals UK LTD c.. . & O Roadways LTD, *DET*, 1993. 276.

reliés au transport. Il en est ainsi, par exemple, des frais de chargement, mais pas les frais de conditionnement et d'emballage, souvent déjà inclus dans le prix de la marchandise[1568]. C'est ainsi qu'a été alloués à un expéditeur, les frais de déplacement de techniciens en vue de la remise en état sur place d'une machine destinée à être exposée à une foire ou encore les frais d'expertise privée[1569], les frais consécutifs à la continuation du transport suite à une interruption consécutive à une faute du transporteur[1570].

B. Préjudice réparable en transport intérieur français :

En France, la détermination des préjudices réparables obéit au droit commun, ce sont donc les règles du Code civil. En effet, en dehors du dommage matériel proprement dit (perte ou avarie), tous les autres éléments de préjudices justifiés sont, en droit français et même européens susceptibles d'indemnisation, dès lorsqu'ils peuvent être considérés comme prévisibles et en relation directe avec la mauvaise exécution du contrat de transport[1571]: la dépréciation de la marchandise, ou perte subie, gain manqué, etc.

En vertu de l'article 1231 du Code civil : « Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qui pouvaient être prévus lors de la conclusion du contrat, sauf lorsque l'inexécution est due à une faute lourde ou dolosive ». De plus, aux termes du feu article 1142 du Code civil, le transporteur débiteur d'une obligation de faire dont l'inexécution cause un dommage, encourait une condamnation à des dommages et intérêts, non à une exécution en nature. Désormais, comme on l'a vu (p. 323 et s.), le créancier peut, après mise en demeure, en poursuivre l'exécution en nature sauf si cette exécution est impossible ou s'il existe une disproportion manifeste entre son coût pour le débiteur et son intérêt pour le créancier[1572]. Comme tout débiteur le transporteur est ainsi tenu de réparer l'ensemble des préjudices prévisibles lors de la conclusion du contrat. Le principe est de rétablir aussi exactement que possible l'équilibre rompu par le dommage et de replacer la victime dans l'état où elle se serait trouvée si l'acte dommageable ne s'était pas produit. Il

---

[1568]RODIERE René, *BT*, 1974, 315.

[1569]Riom, 16 oct. 1981, *BT*, 1982, 11.Les frais d'expertise judiciaire ne sont pas remboursables : dans ce sens, Montpellier, 19 nov. 2002, *BTL*, 2003, 31.

[1570] Nancy, 14 janv. 2004, *BTL*, 2004, 616.

[1571] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, REINHARD Ives, 1ère éd., *op. cit.*, p. 502, et s., n° 567.

[1572] Art. 1221 du Code civ.

s'agit donc de réparer tant la perte subie appréciable à la nature du dommage[1573], que le gain manqué[1574]. Dans ce dernier cas, la victime du transporteur a alors droit au bénéfice qu'il aurait dû réaliser, lorsque la marchandise était destinée à la vente.

In fine, pour être indemnisable, on sait que le préjudice résultant d'une avarie, d'une perte ou d'un retard, doit être prévisible[1575], direct[1576], certain, et légitime c'est-à-dire réel et non seulement éventuel[1577]. La question de la certitude du préjudice se pose surtout lorsqu'il est futur. Indépendamment du fait de ces conditions précitées, le préjudice réparable comprend la perte éprouvée, « *damnum emergens* », et le gain manqué « *lucrum cessans* »[1578]. Le demandeur à l'indemnité doit établir tous les éléments dans leur principe et leur montant, et ceci par tous moyens[1579]. En présence d'une perte de change[1580], est indemnisée la quote-part de ce que la réparation aurait représenté si le préjudice s'était entièrement réalisé, compte tenu de sa probabilité[1581].

II. Les limites indemnitaires :

Pour toutes les législations, le principe de limitation de responsabilité concerne uniquement les cas d'avarie ou perte totale ou partielle (A) et ne s'applique pas en cas de retard (B).

[1573]Pour la perte totale ou partielle, ou en cas de retard, voy. BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit.*, p. 487, n° 593.

[1574]Code civ., art. 1231-2.

[1575]Article 1231-3 du Code civil : Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qui pouvaient être prévus lors de la conclusion du contrat, sauf lorsque l'inexécution est due à une faute lourde ou dolosive.

[1576] Est seul indemnisable le préjudice qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat, (art. 1231-4) ; « Le dommage est direct lorsqu'il découle normalement de l'avarie litigeuse, de la perte ou du retard, sans interposition d'aucune cause étrangère », Com. 11 mai 1976, *BT*, 1976, 329.

[1577]Code civil, 1231-2

[1578]Code civ., art. 1231-2: Les dommages et intérêts dus au créancier sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé, sauf les exceptions et modifications ci-après.

[1579]BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 488, n°596.

[1580] Comme la perte de gains.

[1581] *Ibid.* PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Domonique, *op. cit*., p. 366, n° 553.

A. Les limites indemnitaires en cas d'avarie ou perte de la marchandise :

En disposant que l'indemnité pour avarie ou pour perte de la marchandise est calculée en fonction de la valeur de la marchandise mais ne peut excéder 5000 francs CFA par kilogramme de poids brut de la marchandise, l'article 18 de l'Acte uniforme fixe clairement un plafond d'indemnité, c'est-à-dire une obligation de réparation partielle au mépris de la réparation intégrale.

En effet, le régime de plafond fixe de manière forfaitaire, 5000 F CFA/Kg maximum au delà duquel on ne peut indemniser, et ceci, quel que soit le montant du dommage. C'est ainsi que, le créancier ne recevra en principe une réparation intégrale que si, par chance, le montant du dommage se situe au dessous du plafond ; Cette réparation ne sera que partielle s'il se situe au dessus, la différence restant à la charge personnelle du créancier[1582]. Cela risque d'alourdir la perte du créancier, qui n'a ni sa marchandise, ni son prix, et doit supporter, un sentiment celui d'injustice garantie par la loi, qui pourtant devrait assurer la sécurité et l'égalité de tous. On imagine ici, une discrimination dans la mesure où le créancier dont l'indemnité serait au dessous du plafond ou égal au plafond est payé intégralement et l'autre qui serait au-delà du plafond ne sera payé que partiellement. Exemple : 1ercas : soit un préjudice de vol de clés USB de 100 kg, d'une valeur de 10.000.000 millions f CFA. L'indemnité est égale à : 100 x 5000 F CFA = 500.000 F CFA. (Perte pour l'expéditeur 9.500.000 F CFA). 2ème cas : vol de clés USB de 100 kg, d'une valeur de 500.000 f. CFA ; L'indemnité = 100 x 5000 f = 500.000 (l'expéditeur est ainsi indemnisé intégralement). Attention, si les USB valant 1.000.000 f sont avariés et le plafond après application serait 2.000.000 f, le voiturier remboursera 1.000.000 et non 2.000.000.

Ainsi, en cas d'avarie, contrairement à la Convention de Varsovie et la Convention de Montréal, qui ne prennent en compte que le poids total du colis contenant les marchandises ; par exemple « si un objet pesant 2 kg est brisé à l'intérieur d'un colis qui pesait 5 kg, la limitation de responsabilité du transporteur sera calculée sur 5 kg et non pas sur 2 kg »[1583], l'indemnité due au transporteur correspond à la dépréciation subie par la marchandise : on paie, ce qui est péri sous le régime du droit OHADA. Cette indemnité est calculée, et doit, de manière générale, rester proportionnelle à la valeur de la

---

[1582]*Ibid*. BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA Cossi Dorothé, *op. cit.,*p.101, n° 355.

[1583]Sur ce point, *Lamy Transport* t. 2, n° 1079.

marchandise[1584]. L'indemnisation pour avarie ou pour perte s'opère sur la base de la valeur de la marchandise. Sur ce point, l'article 19-1 de l'Acte uniforme se détache un peu de la CMR : « la valeur de la marchandise est déterminée d'après le prix courant sur le marché des marchandises de même nature et qualité au lieu et au moment de la prise en charge », avec un maximum fixé à 5000 F Cfa par kilogramme de poids brut de la marchandise[1585]. La CMR ne veut laisser le choix, aucun, au demandeur et institue toutes les hypothèses possibles : l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est calculée d'après la valeur de la marchandise « au lieu et à l'époque de la prise en charge »[1586], ou bien, « d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité »[1587]avec un maximum fixé par kilogramme de poids brut de la marchandise à 8.33 DTS/ kg. Dans les deux (2) cas, ces valeurs comprennent également « le prix de transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport et la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata en cas de perte partielle ou de l'avarie »[1588].

Il est précisé à l'article 19-2 Acte uniforme qu'en cas d'avarie, le transporteur paie le montant de la dépréciation calculé d'après la valeur de la marchandise.

Toutefois, ce système de plafonnement devenu classique se distingue du principe indemnitaire proprement dit. En vertu de ce dernier principe, la prestation à verser par le débiteur de l'indemnité a pour but de réparer le dommage réel éprouvé par le créancier : le montant du dommage constitue en tout état de cause la limite extrême de l'indemnité due par le débiteur[1589]. Ce régime fondamental applicable en matière d'assurances de dommage empêche que l'assurance ne puisse jamais procurer à l'assuré un bénéfice, autrement dit, être pour lui une source d'enrichissement. La prestation de l'assureur, qui n'a pour but que de réparer le dommage réel éprouvé par l'assuré, ne peut

---

[1584] La valeur à retenir, est celle des marchandises au jour de la décision de justice qui ordonne la réparation du dommage ; Voy., CA Paris, 16 janvier 1985, *BT*, 1985. 172.

[1585]Voy. NOSSOVITCH, « la valeur de la marchandise : une notion susceptible d'applications différentes », *BT* 1982, 521.

[1586]CMR art. 23 al. 1

[1587]CMR art. 23 al. 2

[1588] Acte uniforme, article 19-1; CMR, art. 23-4

[1589] BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA C Dorothé, *op. cit*., p.101, n°355

avoir pour effet de placer celui-ci dans une situation meilleure que si le sinistre ne s'était pas produit[1590].

En transport intérieur français, les contrats types, prévoient également des limitations de responsabilité. Par contre, ces limites couvrent la réparation de tous les dommages justifiés dont le transporteur est légalement tenu responsable. Puisqu'ils sont supplétifs, il est possible d'y déroger par des clauses conventionnelles, qui fixeront une somme supérieure ou inférieure, sous réserve d'une clause élusive[1591] (v. pp. 374-328).

Les contrats types ont la particularité d'établir un double butoir, la plus faible étant retenue[1592]. Ils opèrent une distinction basée sur le poids de l'envoi[1593]: par « envoi » supérieur à 3 tonnes et par « détail » inferieur à 3 t. :

- Pour les envois de détail, inférieurs à 3 tonnes, cette indemnité ne peut excéder 33 euros/ kg de poids brut de marchandises manquantes ou avariées pour chacun des objets compris dans l'envoi, sans pouvoir dépasser 1000 euros par colis perdu, incomplet ou avarié, quel qu'en soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur. Ex. : Si un carton de pièces détachées pesant 100 kg est porté disparu, on procède ainsi :
  - ✓ Limite au kilo : 10 000 kg x 33 euros = 3 300 euros
  - ✓ Limite au colis : 1 000 euros. C'est le montant que le voiturier devra payer.
- Pour les envois égaux ou supérieurs à 3 tonnes, elle ne peut excéder 20 euros/ kg de poids brut de marchandises manquantes ou avariées pour chacun des objets compris dans l'envoi, sans pouvoir par envoi perdu, incomplet ou avarié, quelque soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur, dépasser 3200 euros produit du poids brut de l'envoi exprimé en tonnes[1594]. 20 euros par kilo et 3200 euros par nombre de tonnes composant l'envoi. Donc on procédera ainsi par

---

[1590] PICARD M. et BESSON A., *les assurances terrestres en droit français: le contrat d'assurance*, 3è éd., T.1, 1970, LGDJ, n° 175 et s. ; LAMBERT-FAIVRE Y., *droit des assurances*, 7e éd., Dalloz, Paris, 1990, n° 523 et s.

[1591] Art. 133-1, al. 3, Code de commerce.

[1592] Marie TILCHE, dans une étude pratique, met en lumière, cette distinction basée sur le poids de l'envoi ; « Plafonds d'indemnité : Subtilités », *BTL*, n° 3711, 5 novembre 2018, p. 615.

[1593] Contrat type général, art. 22-1.

[1594]Voy. BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 490, n° 599.

exemple : si l'envoi de 10 tonnes de matériel Hi-fi sont volées, on fait comme cela :

- Limite au kilo : 10000 kg x 20 euros = 200 000 euros
- Limite au tonnage : 10 t x 3200 euros = 32000 euros.

200 000 >32000, le transporteur paiera alors 32 000 euros.

Rappelons que ce plafond n'est pas en fonction des tonnes perdues ou avariés, comme c'est le cas de l'Acte uniforme mais celles envoyées : Si j'achemine 5 tonnes, je saurai tout de suite que je devrai 16000 euros, même si l'avarie ou la perte n'affecte que 2 t[1595].

B. Les limites indemnitaires en cas de retard

Par rapport au plafond indemnisable en cas de retard, en absence de précision de la CMR, il est en déduit que tous les chefs de préjudices sont indemnisables[1596]. Outre l'indemnité qui lui est due pour avarie, ou perte de la marchandise, l'ayant droit peut prétendre, s'il prouve qu'un dommage supplémentaire a résulté du retard, à une indemnité pour ce préjudice[1597]. Cette indemnité ne peut dépasser le prix du transport[1598]. Le plafond de l'indemnité s'entend du montant du prix de transport total, de bout à bout, et non de la fraction de ce prix correspondant au segment sur lequel le retard s'est produit[1599]. De même, lorsqu'un envoi a été reparti sur plusieurs véhicules, dont l'un arrive en retard, la limitation d'indemnité est constituée par le prix de transport total pour l'ensemble de l'envoi[1600]. D'après l'article 17-5 de la CMR, la responsabilité du transporteur est limitée à la mesure dans laquelle les circonstances concernées ont participé au dommage.

[1595] TILCHE Marie, « Plafonds d'indemnité : Subtilités », *BTL*, n° 3711, 5 novembre 2018, p. 615.

[1596] Dans ce sens, BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit.*, p. 490, n° 600.

[1597] Le dépassement du délai de livraison n'ouvre pas automatiquement droit à une indemnité forfaitaire. Le réclamant doit établir que le retard lui a occasionné un préjudice.

[1598] Acte uniforme, article 18-3 ; CMR, art. 23-5 ; *idem* en droit français où les contrats types en fixent. Sans préjudice de cette indemnité, les pertes ou avaries de la marchandise résultant d'un retard sont indemnisées conformément aux dispositions des contrats types régissant l'indemnité des pertes et avaries ; voy. BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit.*, p. 490, n° 600.

[1599] Paris, 18 oct. 1973, *BT* 1973, 488.

[1600] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit.*, p. 496, n° 609.

Concrètement, on indemnisera la dépréciation résultant du dépassement du délai de livraison selon les règles prévues pour le cas d'avaries à savoir sur la base de la valeur de la marchandise au moment de la prise en charge avec limitation de 5000 CFA par kilogramme de poids brut. Indépendamment de ce préjudice, l'ayant droit à la marchandise qui, du fait de ce retard aura également subi un second type de préjudice sous la forme de ventes manquées ou d'une baisse de cours – sous réserve de preuves - sera indemnisé pour ce second élément de dommage, selon les règles fixées pour l'indemnisation du retard, ce sera alors, à concurrence du montant du prix du transport[1601].

Cette affirmation est tout aussi valable pour le transport intérieur français, si l'ayant prouve qu'un dommage supplémentaire a résulté du retard, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice prouvé, une indemnité. Dans le cas du retard, tous les chefs de préjudices sont réparables[1602]. Par contre, cette indemnité ne peut dépasser le prix du transport[1603]. Cependant, le retard de livraison ne peut donner lieu à une indemnité que si un avis écrit est envoyé au transporteur dans les vingt et un (21) jours suivant la date de l'avis d'arrivée de la marchandise au lieu de livraison prévu[1604]. Sans préjudice de cette indemnité, les pertes ou avaries de la marchandise résultant d'un retard sont indemnisées conformément aux dispositions des contrats types régissant l'indemnité des pertes et avaries[1605].

Une autre particularité du régime de l'indemnité pour retard, tient en premier lieu à la présomption de perte de marchandises pour retard, des marchandises non livrées dans un délai minimum de trente (30) jours. Mais on trouve des dispositions identiques en mode ferroviaire international, en vertu de l'article 29 des RU-CIM 1999. En second lieu, le seul retard ne donne pas lieu automatiquement à l'indemnisation du créancier, la mise en demeure au préalable peut être nécessaire[1606]. En enfin, il faut aussi nécessaire un lien de causalité entre le retard et le dommage. Dans un arrêt de 1953, la Cour de cassation a rappelé ce principe ; le demandeur doit prouver l'existence d'un

---

[1601] BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA Cossi Dorothé, *op. cit*., .114.

[1602] PAULIN Christophe, *op. cit*., p. 249, n° 490.

[1603] Contrat type général.

[1604]Acte uniforme, article 14-4.

[1605] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, REINHARD Ives, 1ère éd., *op. cit*.,

[1606]Sauf si elle est «inutile » ; Voy. PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Dominique, *op. cit*., p. 357, n° 539.

préjudice qui découle du non respect du délai de livraison[1607], ce qui détermine en principe le montant de l'indemnisation.

Ceci étant, on retient qu'une fois le dommage prouvé et accepté comme réparable, la victime se verra imposée le butoir qui limite sa réparation sauf en cas de déchéance de ce droit du transporteur ou lorsqu'une déclaration particulière a été faite à la lettre de voiture.

SECTION II. La réparation intégrale du dommage :

Lorsque le transporteur est empêché du droit de limitation, l'ayant droit à la marchandise peut prétendre en règle à une indemnisation totale. Ces empêchements sont possibles dans deux situations : par des dispositions contractuelles[1608] (§I) et par une faute d'une certaine gravité imputable au transporteur (§II).

§I. La réparation intégrale d'origine conventionnelle :

« Mieux vaut prévenir que guérir » dit le proverbe. Par ces déclarations qui doivent, en règle, figurer dans le contrat, ou un document procédant le déplacement[1609], et qui donnent lieu à une rémunération supplémentaire[1610], les contractants substituent leurs propres plafonds aux limitations légales.

Ainsi, pour contre carrer les effets de limitation de responsabilité en obtenant une indemnité de dommage supplémentaire, et qui ne tiendra pas compte du plafond, l'expéditeur prudent diligent et prévoyant, peut en vertu de l'article 18-2 Acte uniforme, soit 23-6 CMR, faire une déclaration de valeur de la marchandise (I), soit une déclaration spéciale d'intérêt à la livraison (II)

I. La déclaration de valeur :

On exposera le principe, puis ses conditions de validités.

[1607] Cass.com., 7 octobre 1953 : *Bull.* civ. 1953, III, n° 293.

[1608] À l'initiative de l'expéditeur en principe

[1609] Acte uniforme, article 18 « ... lorsque l'expéditeur a fait à la lettre de voiture une déclaration de valeur ou une déclaration d'intérêt spécial à la livraison…» ; CMR, article 24.

[1610] CMR, art. 24 ; Art. 18-1 de l'AUCTMR n'exige pas cette condition.

A. Principe :

De prime abord, il faut souligner que la déclaration de valeur se confond facilement avec l'assurance « *ad valorem* » alors que les conséquences sont bien différentes. Ce n'est pas une assurance, puisque les déclarations de valeur et d'intérêt spécial ne jouent que si la responsabilité du transporteur est retenue. S'il est exonéré, elles sont inefficaces et ne servent à rien. Or que l'assurance garantit le dommage ou le bien et non la responsabilité[1611], de sorte qu'elle permet d'indemniser le dommage même si le voiturier est exonéré[1612].

Le système adopté par tous les textes[1613]a sa logique : des plafonds légaux de responsabilité institués, assortis d'une possibilité de dérogation conventionnelle prévu par l'article 18 de l'Acte uniforme, sans préjudice à l'article 28 (41 CMR), en fonction des intérêts particuliers et moyennant un paiement justifié par le risque supplémentaire pesant alors sur le transporteur[1614]. En effet, la déclaration de valeur permet de se garantir contre la limitation de l'indemnité pour dommage matériel à une somme fixe, soit 5000 F CFA en zone OHADA. Elle est destinée à monter l'indemnité jusqu'à la somme déclarée. Elle ne modifie pas le principe de la responsabilité, et ne permet pas d'obtenir des dommages et intérêts complémentaires pour trouble commercial ; seule la déclaration d'intérêt spécial à la livraison possède cette astuce.

Par exemple : supposons une valeur déclarée de 500.000 F CFA, l'Acte uniforme fixant à 5000 F CFA par kg sur la base de la valeur de la marchandise à l'époque de la prise en charge. Alors, le transporteur doit être déclaré responsable des pertes et condamné au paiement de la somme totale de 500.000 F déclarée et non à la valeur réelle.

La valeur réelle triomphe difficilement si elle n'est pas déclarée. Dans ce sens, la Cour d'appel de Zinder (Niger) n'a pas exagéré lorsqu'elle a condamné un

---

[1611] Elle ne modifie pas les principes de responsabilité du transporteur.

[1612]Voy. « La déclaration de valeur et d'intérêt », *BTL*, n° 3696, 25 juin 2018, p. 378.

[1613] Droit français, Contrat type général article 17 ; CMR, article 23-6 et s. RU-CIM, article 34 et s., convention de Varsovie article 22-2 a ; Convention de Montréal, article 22-3, CMNI, article 20.4.b.

[1614] Par exemple, A.U article 18 et 19 ; contrat type général, article 21 ; CMR, article 25 et 26 ; RU-CIM, article 46; convention de Bruxelles, article 4 §5 g; convention de Hambourg, article 6 § 4; convention de Varsovie, article 22 § 2; convention de Montréal, article 22 §3; Loi française du 18 juin 1966, article 28 al. 2.

transporteur à une somme déclarée et non à la valeur réelle de la marchandise perdue. À l'espèce, l'expéditeur avait déclaré une valeur différente et moindre par rapport à la valeur réelle afin d'éviter de payer les frais exorbitants de douane. À la réception de ses marchandises, l'expéditeur a voulu être indemnisé sur la valeur réelle des sept (7) cartons manquants. En faisant application de l'article 18 de l'Acte uniforme, les premiers juges ont tenu compte de la valeur déclarée, et la Cour d'appel avait confirmé cette décision en ces termes : « *En présence d'une déclaration de valeur, le transporteur doit être responsable des pertes et condamné au paiement de la somme totale représentant la valeur déclarée de marchandises perdues et non celle de leur valeur réelle* »[1615]. Cet arrêt sévèrement critiqué par certains auteurs[1616], alors que l'article 18-2 stipule clairement que « l'indemnité pour le préjudice subi ne peut excéder le montant indiqué dans la déclaration » et qu'il fait œuvre éducatrice, car il sensibilise les expéditeurs à réfléchir aux conséquences d'une fausse déclaration de valeur. Ainsi, il convient de choisir entre la déclaration de la valeur réelle et d'assumer des frais de douane élevés mais une couverture plus étendue en cas d'avarie ou de perte des objets et la déclaration d'une valeur réduite impliquant, comme ce fut le cas en l'espèce, une réparation a minima en cas de perte ou d'avarie. Au delà de ce vertu, il nous semble que ce procédé relève d'une application juste de l'article 18 Acte uniforme et est conforme à l'adage « *Fraus omnia corrumpt* ». Des professeurs, comme Isabelle BON-GARÇIN, Maurice BERNADET et Philippe DELEBECQUE, s'accordent eux mêmes à écrire que le demandeur ne peut « prétendre à une réparation plus importante, même s'il s'avère après coût que la valeur réelle de la marchandise est très supérieure »[1617].

Dans tous les cas, la déclaration de valeur, ne résiste pas à la fraude. C'est pourquoi à défaut, d'une disposition spéciale, l'adage « *fraus omnia corrumpt* » devrait faire échec également à la prétention du transporteur de maintenir la déclaration au détriment d'un préjudice plus important. En cas de dol ou faute équivalente, imputable au transporteur, la déclaration tombe dans l'eau et il doit payer à l'ayant droit la réparation du préjudice total.

[1615] CA Zinder (Niger), n° 24, 27 avr. 2006: Ali Oumarou dit Abani, c/ Omar Sidi, *ohadata J*-10-289

[1616] NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, 2015, p. 202, n° 364, accuse la Cour de confondre « la déclaration faite au transitaire à effet de se soustraire au paiement des frais exorbitants de douane et la déclaration de valeur ».

[1617]BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*., p. 495, n° 604, *in fine*.

B. Les conditions de validité de la déclaration de valeur :

On compte deux (2) conditions qui ne sont pas vraiment essentielles : la valeur déclarée doit, en principe figurer sur la lettre de voiture et donne lieu au paiement d'un complément de rémunération. Ce complément n'est sans doute autre que, pour prétendre, au besoin à une indemnisation supérieure et non une condition de validité de la déclaration. L'absence de paiement ne doit pas avoir effet sur la validité de la clause, car contrairement à l'art. 24 de la CMR qui peut laisser de doute, l'Acte uniforme ne parle pas « d'un supplément de prix à convenir »[1618].

- Pour la CMR, selon son article 24, la déclaration de valeur donne lieu au paiement « d'un supplément de prix à convenir ». A été posée la question de savoir, s'il s'agissait d'une condition de validité de la déclaration. Cette disposition ne semble pas constituée une condition substantielle de validité de la clause, en tout cas pour les juges français. En revanche, certains auteurs français[1619], voient dans l'expression « contre paiement d'un prix à convenir » un simple droit à une rémunération particulière d'une « prestation de transporteur dépassant les prestations normales »[1620]. Certaines juridictions se sont prononcées d'ailleurs en ce sens[1621]. Il faut considérer par conséquent que la validité de la déclaration de valeur n'est pas subordonnée au paiement d'un supplément de prix[1622]. En revanche, d'autres auteurs, enseignent, qu'en cas de doute, sa perception ou son absence permettront d'apprécier si le transporteur a, oui ou non, accepté la prétendue valeur déclarée[1623].

- Sous l'égide de la CMNI[1624], selon son article 20 §4, les parties peuvent prévoir « des limites maximales de responsabilité » supérieures à celles prévues en cas de perte ou d'avarie, soit lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas

---

[1618] Voy. l'art. 18 § 1.

[1619] Voy., *Lamy transport* 2008, t. 1, n° 858.

[1620] Idem. *Lamy transport* 2008.

[1621] CA Paris, 28 février 2001, *BTL* 2001, p. 210.

[1622] Dans le même sens, le professeur Roland LOEWE, note explicative sur la CMR, p. 474, n° 198.

[1623] BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, REINHARD Ives, *Droit des transports*, 1ère éd., Dalloz, précis, 2010, *op. cit*.

[1624] Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure.

réfuté ces précisions, soit lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieure.

- En transport intérieur français[1625], tous les contrats types disposent cette faculté d'échapper aux limitations de 33 euros/kg (envois < 3 t) et 20/kg (envois ≥ 3 t) pour perte ou avarie de la marchandise. Pour triompher, ici aussi, la déclaration de valeur est formulée par écrit ou par tout moyen électronique de transmission ou de conservation des données, au plus tard au moment de la conclusion du contrat. Là, par contre, pour sa validité, l'art. 22-2 du contrat type général exige le « paiement d'un prix convenu », faute de quoi la déclaration ne servira à rien.

À la question de savoir si une valeur déclarée formulée de façon indiscutable dans un document contractuel autre que la lettre de voiture, est recevable, Les différentes législations répondent par affirmative.

- En France, une valeur déclarée formulée de façon indiscutable dans un document contractuel autre que la lettre de voiture, est recevable. Elle produit en règle « son plein effet », juge la Cour d'appel de Versailles, le 4 novembre, 1993[1626].

- Concernant l'Acte uniforme et la CMR[1627], le problème ne se pose pas. Ils considèrent la lettre de voiture comme indépendante du contrat de transport puisque son absence ou son irrégularité n'affecte ni son existence, ni sa validité. La déclaration est recevable dès lors qu'elle est expressément conventionnelle[1628], même lorsqu'elle n'est pas figurée dans la lettre de voiture mais un document indépendant. C'est ainsi que des documents intitulés « récépissé de transport », « document de nature contractuelle triangulaire » ont été acceptés[1629]. Ont été également déclarées recevables, des déclarations de valeur figurant dans une télécopie de commande de

---

[1625]BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit.*, p. 497, n° 611; voy., également Contrat type général, article 17.

[1626] C.A. Versailles, 4 novembre 1993, *BTL,* 1994, 19 ; aussi, CA Aix-en-Provence, 16 novembre 2006, *BTL,* 2006, p. 744.

[1627] CMR, article 24.

[1628] Tout Acte unilatéral émanant de l'expéditeur est nul. Il doit être accepté par le transporteur. Cette preuve sera demandée.

[1629]Créteil, 29 avr. 2003, *BTL*, 2003, n° 2994 du 30 juin 2003.

transport[1630], dans une note de chargement[1631], dans un récépissé de sous-organisateur.

Toutefois, les mentions figurant sur un document établi unilatéralement par l'expéditeur, non revêtu du cachet du transporteur et portant une signature non identifiée, ne devrait produire, effet[1632]. Importe peu si le transporteur connaissait ou devrait connaitre l'existence de ce document, s'il n'est pas prouvé de l'acceptation expresse du transporteur, une telle déclaration doit être écartée car le caractère contractuel fait défaut[1633].

Force est de reconnaitre que, la pratique de telle déclaration reste cependant exceptionnelle. D'abord par ce que la déclaration de valeur en générale, donne lieu du « paiement d'un prix supplémentaire à convenir ». Très souvent, ce supplément paraît si élevé que les ayants droits aux marchandises préfèrent souscrire une assurance pour les couvrir contre les risques inhérents au transport[1634]. Bien entendu, le principe de bonne foi exige l'information voir l'accord de l'assureur du transporteur. Ensuite, on peut imaginer, par crainte d'attirer l'attention sur la valeur de la marchandise et donc de l'exposer particulièrement au vol, les transporteurs préfèrent l'éviter ; Enfin, le calcul de l'expéditeur qui préfère rechercher la faute spéciale du transporteur, sur la base de trouble commercial, que de fixer un plafond correspondant à la valeur de l'envoi…

De toute façon, les expéditeurs n'ont plus vraiment le choix, car la jurisprudence dans ses dernières sorties, rend quasi obligatoire la déclaration de valeur, du moins pour certaines marchandises, compte tenu de leurs valeurs. C'est ainsi que, pour un cas de vol des matériels électroniques, la faute qualifiée du transporteur a été rejetée par ce qu'il n'a pas été porté à son attention la valeur de la marchandise, donc ne connaissant pas sa valeur, on ne peut pas reprocher au transporteur de ne pas cadenasser ses portes[1635]; De même, il n' y a pas de faute lourde imputable au transporteur, lorsque

---

[1630] Versailles, 04 nov. 1993, *BTL,* 1994, 19,

[1631] Rouen, 18 oct. 1984, *DMF*, 1986, 33.

[1632] Paris, 15 *déc.* 1977, *BT,* 1978, 53.

[1633] La preuve est fournie par celui qui réclame l'effet de la déclaration ; Paris, ch. B, 28 sept. 2006, *BTL*, 2006, 664.

[1634] BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA Cossi Dorothé, *op. cit.,* p. 107, n° 382.

[1635]Trib. Com. Bobigny, 3 févr. 2009, *BTL*, 2009, 128 ;

l'expéditeur n'avait pas spécialement attiré son attention sur la valeur de la marchandise par une mention spéciale, peu importe que le transporteur a vu les factures[1636]. Plus spectaculaire, commet une faute, exonérant partiellement le transporteur, l'expéditeur qui omet de déclarer la valeur des parfums, à un transporteur négligent[1637]. Finalement, c'est dire que, la jurisprudence est quasi constante que, l'expéditeur qui ne déclare pas la valeur de sa marchandise, alors qu'elle est inhabituellement élevée, concourt à la réalisation du dommage né de la perte de celle-ci en court de transport[1638]. Dans ce cas, il encourt au partage de responsabilité conformément à l'art. 17 § 5 de la CMR, soit 17 § 7 de l'Acte uniforme[1639].

Pour fermer ce point, on a vu un peu plus haut que la déclaration de valeur ne permet pas non plus d'obtenir des dommages intérêts complémentaires pour trouble commercial. C'est à la technique de déclaration d'intérêt spécial qu'il faut recourir pour obtenir réparation de ce second élément du préjudice.

II. La déclaration spéciale d'intérêt à la livraison :

La DISL est le second moyen mondialement connu, qui permet à l'ayant droit de la marchandise d'échapper à la limitation de responsabilité. D'abord, il faut noter que par ses astuces, la DISL peut se confondre avec une clause pénale. Mais elle ne devrait pas, dans la mesure où cette dernière clause, fixée de manière forfaitaire, ne dépend pas nullement du préjudice[1640].

On expose son principe (A) et ses conditions de validité (B).

A. Principe :

Aux termes de l'article 18-2 de l'Acte uniforme : « Dans le cas d'une déclaration d'intérêt spécial à la livraison, il peut être réclamé,

---

[1636] Paris, 5è ch., sect. B, 14 nov.2002, *BTL*, 2003, 259-260.

[1637] Lyon, 3ème Ch., 14 mars 2013, *BTL*, 2013.

[1638] BGB (Allemagne), 15 nov. 2001, *Transportrecht*, 2002, 295 ; Bundesgerichshof, 21 janv. 2009, *Dr. eur. Trans.*, 2010, 417 ; Lyon, 14 mars 2013, *op. cit*.

[1639] Acte uniforme, art. 17 : Si le transporteur ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé le dommage, sa responsabilité reste engagée dans la proportion où les facteurs dont il répond ont contribué au dommage. Voy., GRUBER A. « Co-responsabilité civile », *BTL*, 2007, p. 135

[1640] Voy. MAZEAUD D., *La notion de clause pénale*, Thèse de droit, Paris XII, LGDJ 1992.

indépendamment de l'indemnité prévue à l'alinéa 1[1641], et à concurrence du montant de l'intérêt spécial, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve est apportée ». En effet, la déclaration d'intérêt spécial à la livraison constitue, une précaution prise par l'ayant droit à la marchandise pour se prémunir, contrairement à la déclaration de valeur de marchandise, contre d'éventuels préjudices supplémentaires distincts du préjudice matériel consécutif à une perte, une avarie ou un retard. Elle permet alors à l'ayant droit à la marchandise d'obtenir, en sus de l'indemnité pour le préjudice subi du fait de la perte, de l'avarie ou du retard, et à concurrence de l'intérêt spécial déclaré, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve doit être nécessairement apportée ; autrement dit, elle permet d'obtenir une indemnité pour retard supérieure au montant du port, qui constitue on l'a vu le plafond pour retard. Elle permet d'indemniser la perte de chance, ou le préjudice industriel et commercial consécutif à une vente manquée, les astuces que la déclaration de valeur n'a pas. C'est ainsi que, la responsabilité d'un transporteur a été retenue pour la perte de produits chimiques et la perte de production qui résultent de la prise en charge par erreur d'une mauvaise citerne et la livraison à la raffinerie du mauvais chargement[1642].

La preuve d'un préjudice supplémentaire est nécessaire pour triompher. Le dommage supplémentaire s'entend d'un autre dommage non couvert par l'indemnité pour perte, avarie (5 000 f CFA/kg) ou le retard (prix du transport de bout à bout). Ce sont les cas, des jeux de noël non livrés qu'après les fêtes, des moutons de tabaski après l'aïd, du médecin après la mort. On est d'accord que cela procure sans doute un dommage supplémentaire, car la marchandise perdra logiquement sa valeur, voir son marché.

- Au regard de la CMR, son article 26 précise que la déclaration d'intérêt spécial à la livraison permet d'obtenir la réparation du préjudice autre que matériel consécutif à une perte ou à une avarie et une indemnité du retard supérieure au montant du port.

[1641] Plafond de 5000 F Cfa/Kg

[1642] (Royaume-Uni) Queen's Bench Division, commercial court 29 oct. 1992, shell Chemicals UK LTD c./ & O Roadways LTD, *DET* 1993, 276

- Au regard du droit du transport intérieur français, également, l'ayant droit pourra échapper aux plafonds d'indemnisation, par le jeu de la déclaration d'intérêt spécial à la livraison[1643].

B. Les conditions de validité de la DISL :

D'abord, il faut noter que comme la déclaration de valeur, elle ne devrait pas permettre ni de modifier les principes de responsabilité du transporteur, ni de dispenser de mettre le transporteur en demeure de livrer.

Partout, que cela soit l'Acte uniforme, à l'international ou sous l'égide du droit français, elle permet d'obtenir un supplément du prix au bénéfice du transporteur. La DISL obéit aux mêmes conditions de validité que la déclaration de valeur. Elle doit, d'une part, figurer dans la lettre de voiture, d'autre part, être formulée pour un montant déterminé[1644]; autrement dit être chiffrée et moyennant paiement d'un prix supplémentaire. Mais, ici également, le règlement d'un prix supplémentaire ne doit pas être entendu, en tout cas aux sens de l'Acte uniforme ou de la CMR comme une condition sine qua non. Hormis le transport intérieur français[1645], le paiement d'un supplément de prix n'est pas exigé. Comme la déclaration de valeur, la DISL marquée dans un document indépendant fait foi, par ce que la lettre de voiture fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Il faut reconnaitre généralement, comme pour la déclaration de valeur, la déclaration d'intérêt spécial à la livraison n'a pas de succès dans la pratique. Parmi les causes de cet état de fait il y'a sans doute le supplément du prix du transport qu'elle exige.

Enfin, gardons à l'esprit que, le transporteur ne bénéficie pas des limitations d'indemnisation chaque fois que le dommage est dû à certaines fautes qui lui sont imputées.

[1643]Sur ce point, voy. BON GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, REINHARD Ives, *Droit des transports*, *op. cit*., p. 510 et s.

[1644]Acte uniforme, article 18 ; CMR, art. 24

[1645] Contrat type, art. 24.3 : Le donneur d'ordre a toujours la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison qui a pour effet de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnité fixé à l'alinéa précédent. La déclaration d'intérêt spécial à la livraison doit être formulée par écrit ou par tout moyen électronique de transmission ou de conservation des données, au plus tard au moment de la conclusion du contrat de transport. La validité de la déclaration est subordonnée au paiement d'un prix convenu tel que prévu à l'article 18 ci-dessus.

§. II. La réparation intégrale d'origine extracontractuelle :

Le fait générateur de responsabilité est la faute contractuelle imputable au voiturier. La faute contractuelle, on l'a vu, suppose l'inexécution fautive d'une obligation [1646]. On sait que le caractère fautif de l'inexécution s'apprécie différemment selon la nature de l'obligation en cause. Également, on sait à cet égard que le système s'articule autour de la distinction entre les obligations de moyens et de résultat auxquelles, il convient d'ajouter les obligations de garantie, mis en lumière par le professeur Alain FORIERS, et qui constituent une forme d'obligation de résultat renforcé[1647]. Il y a inexécution fautive d'une obligation de résultat dès lors que le résultat n'est pas atteint. Il ne s'agit pas de ce genre de faute ici, car toutes les fautes ne privent pas le transporteur, ses préposés ou les mandataires du plafond indemnitaire.

En effet, pour triompher, une faute doit être d'une certaine gravité. Faut-il que le demandeur puisse prouver, un dol ou une faute excusable imputable au transporteur, ses préposés ou ses mandataires (I). Il nous parait important de définir les deux notions distinctes (II).

I. Le dol et la faute inexcusable du transporteur causes de déchéance du plafond :

Si toutes les législations sont uniformes sur le principe, elles se distinguent sur des spécificités liées au caractère de la faute fatale ou la répercution d'une faute du proposé ou du mandataire sur la réparation de la dette du transporteur.

En effet, le transporteur devra être déchu s'il commet une faute dolosive ou intentionnelle, ou bien inexcusable que l'on soit sous l'emprise de l'Acte uniforme (A), du droit international (B) ou du transport intérieur français (C).

A. Sous l'emprise de l'Acte uniforme :

Le transporteur est déchu de la limitation de responsabilité s'il commet une faute dolosive ou inexcusable. C'est ce qui ressort de l'article 21 §1 de l'Acte uniforme : « Le transporteur n'est pas admis au régime de l'exonération de la limitation de responsabilité prévu au présent Acte uniforme, ni à celui de la prescription prévue à l'article 25 ci-après, s'il est prouvé que la perte, l'avarie

---

[1646] V. p. 279, la faute contractuelle.

[1647] FORIERS, (. A.), *Le contrat de prestation de services : obligation des parties et responsabilité contractuelle*, *Les contrats de services*, Bruxelles, éd. Jeune Barreau, 1994, n° 82 et s.

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 »[1648]. Ce principe est aussi valable pour les préposés ou mandataires du transporteur ou une autre personne [1649] aux services desquels, il recourt pour l'exécution du contrat de transport. Ces personnes sont également déchues en cas de dol ou faute excusable[1650].

En ce qui concerne la faute des préposés[1651], la question est posée de savoir si les caractères de la faute qu'ils ont commis sont opposables au transporteur. La réponse doit être en règle positive au point de vue de la CMR. En effet, son article 29 §2 dispose que le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir de ses dispositions qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, non seulement si le dommage provient de sa propre faute (dol ou excusable), mais aussi, « si le dol ou la faute est le fait des préposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions ». Le transporteur répond à la faute de toutes les personnes dont-il doit répondre.

La règle est en revanche plus incertaine en droit de l'OHADA. Notre texte vise en effet la faute du transporteur ou la faute personnelle de sorte que l'on pourrait considérer que la spécificité de la faute du tiers, chauffeur préposés et mandataires, ne retombe pas sur le transporteur. Autrement dit, le dol ou la faute inexcusable des chauffeurs, camionneur, sous-traitant, etc., sous l'égide de l'AUCTMR n'a aucune incidence sur la limitation de réparation du transporteur [1652] . Sa faute personnelle recherchée, est caractérisée quand l'avarie de la marchandise résulte par exemple de la violation d'une interdiction de sous-traiter ou de l'absence de répercussion des instructions relatives au sanglage, manquements en lien causal avec le dommage [1653] .

[1648]Acte uniforme, article 21-1.

[1649]Camionneur ou l'arrimeur par exemple.

[1650]Acte uniforme, art. 21-2

[1651] Par exemple sous traitant, auxiliaire de transport, chauffeur…

[1652] Dans le même sens, NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, 2015, p. 215, n° 358

[1653]CA Nancy, 5ème ch., 19 sept. 2018, n° 17/01348, Sotalux c./ Trans-Acier ; jugement déféré, T. com. Briey, 19 janv. 2017 ; *BTL*, n° 3707, 8 oct. 2018, . 559.

Également, cette une faute a la qualité personnelle, lorsque le commissionnaire ne suit pas les recommandations du manutentionnaire relatives à la solidarisation du ber, choisit un saisissage par sangles du navire alors que son commettant l'a alerté sur le risque présenté par un tel saisissage, il n'informe pas son commettant des difficultés rencontrées pendant l'arrimage à la suite du chargement d'emplacement du navire décidé par le capitaine. La responsabilité personnelle du commissionnaire a été retenue puisque le navire a été endommagé en raison d'un arrimage et saisissage défectueux par le comportement du commissionnaire[1654]. La faute personnelle est également avérée lorsque le commissionnaire, chargé d'organiser l'acheminement d'abeilles vivantes d'Italie en Espagne, ne transmet pas au transporteur les instructions relatives à la capacité du véhicule dont l'insuffisance provoque la mort des hyménoptères par étouffement[1655]. Disposant ainsi, l'Acte uniforme se détache de la CMR et sans doute rallie les textes sur les transports maritimes[1656], quitte à contredire son article 16-4 en vertu de quoi : « 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 ».

Il nous semble aussi judicieux, qu'il aurait été mieux de reproduire à l'identique, les prescriptions l'article 29-2 de la CMR, à l'article 21-2 de l'Acte uniforme, par ce que cette solution est conforme à l'article 16-4 précité et par ce que la faute personnelle du transporteur n'a guère de succès dans la pratique, si on sait que généralement c'est le chauffeur qui commet la faute, ou c'est à lui qu'on colle. La faute personnelle du transporteur, c'est à dire celle commise par le dirigeant ou les dirigeants sociaux au sens large du terme, est recherché rarement.

[1654] Poitiers, 1ère ch., 18 déc. 2018, n° 17/03796 ; *BTL*, n° 3721, 21 janv. 2019, p. 31

[1655] CA Angers, ch. com., 4 oct. 2018, n° 15/02334, Sotracom c/ Apiterra ; *BTL*, n°3711, 5 nov. 2018, p. 619.

[1656]. Voy. Convention de Bruxelles, article 4 §5 e ; convention de Hambourg, article 8 § 1 ; Loi française du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, article 28 a. Il faut noter que la jurisprudence ne fait presque jamais référence au caractère personnel de la faute du transporteur : Rouen, 9 avr. 2004, navire « Marine Ace », *DMF,* 2005, 58, obs. CORBIER ; Cass. Com., 7 janv. 1997, navire « Teleghma », *DFM*, 1997, 397, obs. DELEBECQUE ; Cass. Com. 5 déc. 2006, *BTL*, 2007, 770; *DMF* 2008, HS, n° 12, n° 93, obs. DELEBECQUE

B. Transport international :

- La CMR interdit en effet au transporteur de se prévaloir de ses dispositions de limitation de la responsabilité en cas de dol ou d'une faute qui, d'après « la loi de la juridiction saisie est considérée comme équivalente au dol » [1657]. Ce dol ou faute équivalente au dol doit être imputable au transporteur ou à une personne qu'il doit répondre pour produire effet. Pour le reste, elle retient, l'acte ou l'omission commis avec l'intention de provoquer le dommage, ou témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement, c'est-à-dire la faute intentionnelle ou la faute inexcusable[1658].

- Quant à la CMNI[1659], l'article 21 dispose que le transporteur ou son substitut est déchu du bénéfice des exonérations et limitations de responsabilité en cas de faute dolosive ou inexcusable ; il en va de même des préposés et mandataires agissant pour le compte du transporteur ou du substitut ayant commis ces types de faute.

- RU-CIM n'échappe pas à la règle. Les limitations ne peuvent pas jouer si le transporteur ferroviaire a commis une faute intentionnelle ou inexcusable[1660].

C. Transport intérieur dans l'hexagone :

La solution est identique. En absence de texte spécifique, la déchéance pouvait résulter de la faute intentionnelle et de la faute lourde, conformément au droit commun de la responsabilité[1661]. Après plusieurs années de tracasserie dans laquelle, on confondait dol, faute lourde, et par souci sans doute d'harmonisation avec les reste du monde, le législateur français a donc substitué le concept de faute inexcusable à celui de la faute lourde par la loi du

---

[1657] CMR, article 29-1.

[1658] RU-CIM, article 44 ; Convention de Bruxelles, article 4 § 5 e ; convention de Hambourg, article 8 § 1 ; Convention de Varsovie, article 25 ; loi française du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, article 28 a ; Convention de Montréal est la plus délicate. En effet l'article 22 § 5 n'écarte les plafonds en cas de dol ou de faute inexcusable, que pour les transports des passagers et des bagages, et non pas pour le transport des marchandises.

[1659]Convention de Budapest du 22 juin 2001 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure

[1660] RU-CIM, article 36.

[1661] PAULIN Christophe, *op. cit.*, p. 250, n° 494.

8 décembre 2009[1662]. La feue faute lourde était une négligence d'une extrême gravité confinant au dol, et dénotant l'inaptitude du transporteur, maitre de son action, à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée[1663].

Désormais l'article L. 133- 8 considère comme « équipollente au dol, la faute inexcusable du voiturier ou du commissionnaire de transport ». Est inexcusable, la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. Toute clause contraire est réputée non écrite ». Dès lors qu'elle a un caractère direct, la faute qualifiée écarte la limitation de la réparation du préjudice prévisible[1664]. Bien que le texte, par son caractère d'ordre public, souhaite, à ne plus jamais revenir à la faute lourde, force est de reconnaitre qu'en raison de leur définition abstraite, la faute lourde et la faute inexcusable restent à l'évidence une appréciation difficile. Elles génèrent un contentieux d'autant plus abondant qu'elles constituent le plus l'unique moyen pour l'ayant droit à la marchandise d'éviter les limitations d'indemnités. La jurisprudence en donne ainsi de nombreux exemples[1665].

Si certains pays assimilent la faute lourde non intentionnelle au dol, il suffit qu'elle dénote une certaine incapacité, alors que d'autres consacrent une interprétation littérale et restrictive[1666], l'article 29 de la CMR conduit à ce que le transporteur ne puisse pas bénéficier des limites indemnitaires que dans le cas où il a sciemment et consciemment commis une faute grave[1667].

II. La distinction fautes dolosive et inexcusable :

C'est dans l'application de la CMR que le problème majeur se pose, compte tenu des interprétations diverses selon les pays européens, chacun voulant se cantonner sur son droit national et lui donner primauté. C'est ainsi que certains pays assimilent la faute lourde non intentionnelle au dol, il suffit qu'elle dénote une certaine incapacité, alors que d'autres consacrent une interprétation

---

[1662] DELEBECQUE Ph., « Pour la faute excusable », *RTD*, nov. 2009

[1663] Com. 3 mai 1988, *Bull. civ.* IV, n° 150; *RTD com.* 1989, 116, obs., BOULOC

[1664] PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Dominique, *op. cit.*, p. 459, n° 687.

[1665]Voy. Cass.com., 28 juin 2005, *BTL* 2005, n° 3090, p. 487 ; cass. com. 30 juin 2004, *Bull.* civ. IV, n° 143 ; Cass. Cass. Mixte. 22 avril 2005, *JPC* G 2005, II, 10066, note G. LOISEAU.

[1666] Comme l'Espagne et le Portugal.

[1667] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, REINHARD Ives, *op. cit*., p. 510, n° 586.

littérale et restrictive [1668] de l'article 29 CMR conduisant à ce que le transporteur ne puisse pas bénéficier des limites indemnitaires que dans le cas où il a sciemment et consciemment commis une faute grave[1669].

En effet, les fautes dolosive (A) et inexcusable (B) ne se confondent pas.

A. La faute dolosive :

Le dol, la faute plus grave, implique une action[1670]ou une omission[1671]avec l'intention de nuire, de réaliser ou de provoquer le dommage. La faute dolosive appelée aussi intentionnelle est parfois appréciée moins strictement en étant définie comme la faute qui implique une volonté délibérée de ne pas respecter les termes du contrat[1672]. Elle implique le manquement délibéré du transporteur à son obligation contractuelle qui lui interdit d'évoquer d'une part, le caractère imprévisible du préjudice évoqué, d'autre part les clauses légales ou conventionnelles qui suppriment ou restreignent sa responsabilité[1673]. C'est le cas, de passer volontairement, outre une interdiction de sous-traiter. Ainsi, est considéré comme dol du transporteur, le fait de sous-traiter le transport alors même que le contrat l'interdisait[1674]. L'interdiction de sous-traitance, est le terrain privilégié du dol, et les juges ne manquent pas l'occasion de la rappeler. C'est dire que la jurisprudence est constante à tel point que systématiquement, l'opérateur qui passe outre une interdiction de sous-traiter commet un dol.

Toutefois, si le non respect de l'interdiction de la sous-traitance est bien une faute dolosive, en l'absence de lien de causalité entre cette faute et le vol de la

---

[1668] Comme Portugal ou Espagne

[1669] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 498, n° 612

[1670] Mensonge caractérisé, une ruse, une fraude, la communication de documents falsifiés.

[1671] Silence dolosif de l'art. 1137-2 du Code civil

[1672] DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., *op. cit*, p. 358, n° 521.

[1673] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 492, n° 603

[1674] « *En violent délibérément une obligation contractuelle qu'elle avait souscrite », le transporteur « a commis une faute dolosive qui la prive des limitations prévues par la CMR* » Aix-en-Provence, 7 janv. 2010, *BTL*, 2010, 43

marchandise, les limitations d'indemnités seront applicables [1675]. Cette affirmation est conforme à l'article 21-1 de l'Acte uniforme, qui ne prive le transporteur des dispositions qui l'exonèrent de sa responsabilité ou qui limitent l'indemnité due que si le dommage provient de sa faute personnelle qualifiée de dol ou inexcusable [1676]. Cette exclusion ne s'applique pas en matière de prescription, le dol et la faute lourde du transporteur faisant passer le délai annal de prescription à 3 ans ou 5 ans [1677], quand bien même qu'ils n'ont pas concouru à la réalisation du dommage [1678]. Elle ne concerne pas les délais de réclamation de l'article 14 de l'Acte uniforme qui reste applicable.

B. La faute inexcusable :

La faute inexcusable si elle est délibérée, sous-entend, sans qu'il y ait réellement intention de nuire, la création d'un danger et l'acceptation du risque sans raison valable [1679]. Situant d'un degré moins grave par rapport au dol, le concept de la « faute excusable » consacrée par la loi 8 décembre 2009 [1680], et appelée aussi « faute de témérité » parce que suppose une certaine témérité dans l'action, la conscience de la probabilité du dommage. C'est la faute commise témérairement et avec la conscience qu'un dommage en résultera probablement : « *Willful misconduct* » de la « *Common Law* » [1681]. À la différence de la faute lourde entendue par là, faute d'une exceptionnelle gravité témoignant d'une incompétence et d'une inaptitude à accomplir la mission contractuelle [1682], comme un manquement à une obligation essentielle

---

[1675] BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 493-494, (renvoi en bas de page n° 5 *in fine*).

[1676] Sur la faute de l'ayant droit à effet exonératoire, voy. p. 309

[1677] Voy. p. 272

[1678] Cass. Com. 12 déc. 1989, *BT*, 1990, p. 283

[1679] *Lamy transport* 2011, tome 1, p. 410

[1680] Avant cette loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009, c'était la pagaille, les tribunaux assimilant faute lourde et dol, a énervé le législateur qui a surplombé à la faute lourde, la faute excusable et ne veut plus entendre parler de la première par le caractère impératif. Désormais, il ne suffit plus d'une négligence même grossière pour sauter le plafond indemnitaire.

[1681] Sur ce point, DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., *op. cit*, p. 358-359, n° 521.

[1682] Aix-en-Provence, 7 janv. 2010, *BTL*, 2010, p. 43.

du contrat[1683], la faute inexcusable qui balaie les limites d'indemnité, implique un élément subjectif, "la prise de risque sérieuse téméraire sans raison valable".

Le terrain de dilection privilégiée de cette faute inexcusable est la nature de la marchandise[1684], sa connaissance par le transporteur. À telle enseigne qu'outre son indication exigée par la réglementation[1685], si le chargeur est taiseux, la responsabilité du transporteur s'en trouvera d'autant allégée[1686]. Ainsi, chaque fois qu'il est établi que le transporteur était conscient du risque qu'il faisait courir à la marchandise, la faute inexcusable triomphera. C'est le cas de ce malheureux transporteur qui a stationner de nuit sur un site isolé alors qu'il ne pouvait pas ignorer la valeur de l'envoi, composé de 164 colis de TV LG pouvant être facilement dérobés, sans cadenasser la remorque et au mépris des instructions. À l'espèce, selon la Cour de cassation, l'ensemble des éléments à charge dépassait la simple négligence et constituait une faute inexcusable[1687]. Ce transporteur professionnel avait forcément conscience de la probabilité d'un vol, et avait accepté témérairement et sans raison valable. C'est également le cas du transporteur qui ne respecte pas les consignes relatives à la température de l'envoi [1688] . C'est aussi le cas du transporteur d'un chargement exceptionnel qui, de propos délibéré, change d'itinéraire par rapport à celui fixé dans le cahier des charges, sans se soucier de la hauteur du chargement lors du passage sous un viaduc[1689]. Fut aussi remporté par la vague de la faute inexcusable, ce transporteur qui, après refus de la marchandise par le destinataire, ordonne au chauffeur de poursuivre sa tournée, sans demander des instructions à qui de droit, et l'autorise à faire stationner le véhicule sur la voie publique pendant 2 jours, alors qu'il

---

[1683] DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., *op. cit*, p. 361

[1684] Voy. p. 54

[1685]Voy. Obligation d'information de l'expéditeur p. 52 ; Dans le même sens, l'arrêté du 9 nov. 1999 modifié, art. 4 ; les contrats types revus exigent désormais sa mention très exacte (art. 3 CT). Le donneur d'ordre répond des suites de ces manquements.

[1686] Dans ce sens, « Faute inexcusable : virage au sommet », *BTL*, n° 3715, 3 déc. 2018, p. 683.

[1687]Cass. Com., 21 nov. 2018, n° 17-17, 468, Langlais c./ Generali IARD et a ; arrêt attaqué : CA Toulouse, 27 juil. 2016 ; obs., *BTL*, n°3715, 3 déc. 2018,

[1688] Paris, 5 ch., sect. A, 4 avr. 2007 ; *BTL*, 2007, p. 388

[1689] Versailles, 12ème ch., 3 sept. 2013 ; *BTL,* 2013, p. 540

connaissait la nature sensible des marchandises[1690]. En ce comportant ainsi, le transporteur est bien coupable d'une mise en danger des marchandises et l'acceptation téméraire sans raison valable, puisqu'il pouvait mieux faire. En revanche, la remise de colis au gardien d'un site inter-entreprises, donc à un tiers, ainsi que l'absence de signature et de cahier commercial ne peut s'analyser en une faute inexcusable, en l'absence d'acceptation téméraire d'un risque et de conscience de la probabilité du dommage, d'après la Cour d'appel de Paris, les lieux étant connus de l'opérateur dont il n'est pas établi qu'il était au courant de la nature de l'envoi[1691].

En effet, pour qualifier une faute d'inexcusable, quatre (4) critères cumulatifs sont nécessaires[1692]: (1) une faute délibérée, (2) conscience de la probabilité du dommage, (3) acceptation téméraire, (4) absence de raison valable ; la Cour de cassation exerçant un contrôle minutieux et stricte sur la présence de ces 4 éléments[1693], dans la qualification de la faute retenue par les juges du fond[1694].

Le dol et la faute inexcusable ne se présume pas, les juges doivent apprécier sur quels manquements, particulièrement graves du transporteur ou de ses préposés, ils se fondent pour lui imputer un dol ou une faute inexcusable[1695]. S'agissant de l'appréciation de la faute inexcusable, après quelque temps d'hésitation [1696] , la Cour de cassation admet qu'elle s'apprécie « *in concreto* »[1697]. La conscience de la probabilité du dommage n'est pas celle de la simple possibilité de la réalisation de ce dernier. L'appréciation du caractère inexcusable de la faute du transporteur doit s'apprécier « *in concreto* » précise pour la première fois, la haute juridiction française dans son arrêt du 17 mai

---

[1690] Trib. Com. Paris, 4 ch., 12 sept. 2013; *BTL*, 2013, p. 557

[1691] CA Paris, Pôle 5, ch.5, 13 sept. 2018, n° 17/01129, "Tech Data France c./ Chronopost"

[1692]Voy. Acte uniforme, art. 21-1; CMR, art. 29-2; C. com. Art. L. 133-8; convention de Bruxelles modifiée, art. 4-5-e

[1693] "En se déterminant par de tels motifs, impropres à caractériser la faute inexcusable du transporteur, laquelle est une faute délibérée impliquant la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable, la Cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision » : Cass. Com., 18 nov. 2014, *BTL* 2014, p. 699

[1694] Cass. Com. 13 oct. 1981, *BT* 1981, p. 589.

[1695]Voy. NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, 2015, p. 213, n° 379

[1696]Voy. cass. Com. 18 nov. 2014, n° 13-23-194, F-P+B:*AJ* contrat d'affaires-concurrence-distribution, 2015, p. 123, note DELEBECQUE Philippe ; *JC* E 2015, 1475, n°7, obs. BON-GARÇIN Isabelle.

[1697]Cass. Com. 13 déc. 2016, n° 15-16027, arrêt FS-P+B+R+I, *D*. 2017, 1441, obs. H. KENFACK.

2017[1698], dans une espèce où le transporteur chargé de transporter deux (2) transformateurs, en convois exceptionnels, en deux itinéraires différents, par erreur prend le même itinéraire pour les voyages et heurte un pont au cours du 2ème tour causant une lésion au transformateur. La haute juridiction validant la décision des juges du fond, considère de même qu'il n'y a pas une faute inexcusable dans la mesure où aucune signalisation n'a pu alertée le chauffeur sur la hauteur du pont et que le chauffeur s'est fié à l'habitude en empruntant le même itinéraire que pour le premier transport bien passé. Il a seulement commis une erreur, estiment les juges suprêmes. Cette appréciation « *in concreto* » est confirmée quatre (4) mois plus tard, par un arrêt du 13 septembre 2017 dans une espèce où la marchandise avait été volée[1699].

Ainsi, nous sommes en mesure de clôturer ce chapitre consacré aux limitations de responsabilité du transporteur. L'ère est venue de relever qu'aussi diversifiés que contradictoires[1700], les plafonds indemnitaires réglementaires ou conventionnelles, sous couverts de pragmatisme, constituent la principale source de contentieux du contrat de transport et une source d'insécurité pour l'ayant droit, puisque incertaine. Le montant souvent dérisoire des limitations amène les victimes et surtout les assureurs à rechercher systématiquement les fautes lourdes ou inexcusables, de manière en à écarter l'application. Si on comprend mieux le plafond indemnitaire entre professionnels, limité l'indemnité d'un voyageur qui a perdu ses bagages plein d'effet personnels alors même qu'ils ont été déclarés et enregistrés, peut paraitre, pour nous un déni de justice. L'équilibre n'est pas établit tant que le fautif est protégé et

---

[1698]Cass. Com. 17 mai 2017, n° 15-24, 761 et n° 15-24, 779, *JC* E 2017, n° 37, spéc. . 36 obs. FI PETIT

[1699]Cass. Com. 13 sept. 2017, n° 16 10. 596, FS-P+B+I La Cour d'appel approuvée par la Cour de cassation, a retenu pour déduire qu'aucune faute inexcusable n'avait été commise que : le vol avait été perpétré la nuit pendant le sommeil du chauffeur, lequel avait été contraint de s'arrêter pour respecter les temps de repos obligatoire et alors qu'il avait garé son camion sur une aire de stationnement le long d'une autoroute, particulièrement visible des véhicule passant sur la route fréquentée et que de l'autre coté du poids lourd, il y avait un mur haut rendant peu concevable la venue de personnes ou de véhicules de cet endroit ; par ailleurs la preuve de la connaissance par le transporteur de la marchandise et de risques engendrés par le transport n'était pas démontrée. BON-GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd., *op. cit*, p. 493-494, (renvoi en bas de page n° 5 *in fine*).

[1700]Voy. PAULIN Christophe, *op. cit*., p. 249, n° 491 et s. « le régime des plafonds (y compris les méthodes de calculs), ne fait pas l'objet d'une harmonisation entre les différentes réglementations. Certains les appliquent à toutes les inexécutions et à tous les préjudices, d'autres effectuent des distinctions ». (Ainsi en cas de perte ou d'avaries, l'Acte uniforme établit la limitation la plus simple (art. 18), idem la CMR (art. 23-4 : 8,33 DTS. Réf. Également RU-CIM, art. 40 §2) en fixant 5 000 F CFA par kilogramme de poids brut de la marchandise perdue ou endommagée). La convention de Varsovie et de Montréal établissent également un plafond d'indemnisation par kilogramme (respectivement 16,5837 DTS et 17 DTS). Cependant, le poids pris en compte n'est pas celui de marchandise endommagée, mais le poids total du colis les contenant (conv. Varsovie, art. 22-2 ; conv. Montréal, art. 22-4) ».

peut être libéré par une muette. C’est trop dur pour la victime de supporter une irréparation légale.

SOUS-TITRE II. LES AUTRES SOURCES DE LIBERATION ET LE RETABLISSEMENT DE L'EQUILIBRE CONTRACTUEL :

En plus des cas d'exonération et de limitation, le transporteur peut se voir libérer de son obligation de résultat de deplacement par des dispositifs, de force majeure, du fait du prince ou la procédure de redresement judiciaire ou liquidation judiciaire.

De l'autre coté de la balance, ces dispositifs qu'on peut qualifier de protection d'inexécution légale profitent également à l'ayant droit.

Ils sont capables de libérer du débiteur quand bien même le contrat n'est pas exécuté, qu'il y ait l'inexécution dommageable ou non. C'est l'idée d' « inexécution licite du contrat » mise en lumière par Mme Cécile CHABAS[1701].

Dans ce cadre, nous traiterons dans un chapitre I, le droit de ne pas s'exécuter et dans un chapitre II, la faculté d'exécuter autrement à travers les facilités de libération du débiteur.

[1701] Thèse, soutenue à Paris I, le 30 novembre 2001.

CHAPITRE I. Le droit de ne pas s'exécuter :

Il arrive que le transporteur soit protégé de tel point qu'il ne sera pas obligé de déplacer la marchandise, ou s'il le fait mal, il ne peut pas être poursuivi.

Toutes les parties au contrat peuvent profiter de ce droit, concluant par leur libération. Mais, on sait qu'en matière de transports, l'obligation principale est à la charge du transporteur, le déplacement, le paiement du prix ne faisant guère d'échos, le nombre de jurisprudence en est témoin, c'est pourquoi nous traitons le sujet dans une pensée globale au débiteur au sens de l'article 25 AUPCAP[1702], tout en mettant souvent l'accent sur le cas du transporteur défaillant.

Dans ce cadre, nous étudierons le droit offert au transporteur de ne pas s'exécuter (Section I), et l'interdiction qui lui est faite de s'exécuter (Section II).

SECTION I. Le droit offert au débiteur de ne pas s'exécuter par le canal de l'inexécution fortuite :

Généralité : En application des dispositions des articles 16-1 et 17 de l'AUCTMR, doit être déclaré responsable des pertes, et condamné conformément aux dispositions de l'article 128 du même Acte, au paiement de la somme totale représentant la valeur déclarée des marchandises perdues, le transporteur qui n'a pas pu justifier au moins une cause d'exonération liée à un cas fortuit ou de force majeure[1703]. L'article 17 de l'Acte uniforme s'accorde à la CMR, et énumère le cas de force majeure pour libérer le transporteur de la présomption de responsabilité de plein droit qui pèse sur lui. Il s'agit, de ce que ces conventions désignent: « des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait remédier »[1704]ou « il ne pouvait pas obvier »[1705], ou bien contre lesquelles « il est impossible de prendre des mesures nécessaires »[1706].

[1702] Acte Uniforme portant organisation des Procédures Collective d'Apurement du Passif

[1703]Cour d'Appel de Zinder (Niger), Arrêt n° 24 du 27/04/2006, Ali OUMAROU dit Abani C/ Oumar SIDI, *ohadata J-10-289.*

[1704] Art. 17-1 Acte uniforme de l'OHADA relatif au transport des marchandises par route.

[1705]Art. 17 CMR § 2. Cette circonstance est proche de la force majeure, mais « sans être imprévisible » : voy. Cass. Com. 31 mai 2011, n° 10-15.490 pour un vol à main armée. Telle a été jugée la propagation de l'incendie d'une cargaison dont le transporteur, non informé des caractéristiques du produit, n'a pu envisager le risque de

En effet, la libération du transporteur pour force majeure est une vieille recette universelle. On la retrouvait dans le Code civil en ces termes : « il n'y a lieu à aucun dommage et intérêt lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit »[1707]. Il apparait dès lors, les deux éléments essentiels qui composent la notion de force majeure. Le transporteur – ou tout débiteur contractuel d'une obligation de résultat –qui veut s'exonérer doit, en règle, établir d'une part l'événement qui a causé le dommage et d'autre part que cet événement ne lui est pas imputable. On l'a vu que la non imputabilité est synonyme d'absence de faute (V. p. 278)[1708]. La notion de force majeure est désormais définie par l'art. 1218 C. civ. Quant au législateur OHADA, il définit un cas de force majeure comme « tout empêchement indépendant de la volonté et que l'on ne peut raisonnablement prévoir dans sa survenance ou dans ses conséquences »[1709]. Il faut s'y référer, l'événement étant celui qui ne peut être raisonnablement prévu et qui échappe au contrôle du débiteur et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées. Donc, la force majeure est assise sur trois (3) éléments repris par l'article 294 de l'Acte uniforme révisé portant sur le droit commercial général, à *priori* cumulatifs, (§I). Justement sur ce sujet une différence plus ou moins nette oppose le droit français à l'OHADA (§II).

§ I. Les éléments constitutifs de force majeure :

Ses éléments cumulatifs sont, extérieur à la volonté du débiteur (I), imprévisible de par sa nature ou son origine (II) et insurmontable par tout être vivant placé devant la même circonstance (III).

I. La notion d'élément extérieur :

Un maillon essentiel à nos yeux, force est de reconnaitre que, parmi tous les éléments de force majeure, l'extériorité est le plus controversée. Vouée aux gémonies par les uns, adulée par les autres, au point de l'ériger en seule

---

combustion spontanée, (voy. cass. com. 23 mai 1989, n° 87-17.883). À l'inverse du caractère totalement exonératoire de notre force majeure, en mode international, les articles 17 -1 et 17-2 de la CMR admettent un partage de responsabilité en cas de concours entre ce type de circonstances – la présence d'un obstacle -, et le fait du transporteur - l'absence de freinage, (voy. cass. Com. 22 juillet 1986 : *Bull. civ.* 1986, IV, n° 188).

[1706] Art. 20 *in fine* Conv. de Varsovie.

[1707] C. civ. : ancien article 1147. Dans le sens, article 1231-1 nouveau

[1708] Dans le même sens, SERIAUX Alain, 2è éd., *op. cit*., p. 85 et s.

[1709] Article 294 de l'Acte uniforme révisé portant sur le droit commercial général.

condition de la force majeure[1710]. Tellement controversé, que la jurisprudence elle-même, « ne parvient pas à tarir la discorde »[1711]. Pour preuve, écrivent Ph. MALAURIE et L. AYNES, l'utilisation parcimonieuse et parfois incohérente du critère entretient, bien au contraire, les dissensions, au point qu'il est légitime d'écrire que « la notion d'extériorité est encore plus flottante que celle d'irrésistibilité ou d'imprévisibilité »[1712].

- Que cela ne tienne, en Afrique la question n'est plus discutée grâce à l'article 294 de l'Acte uniforme, la force majeure y apparait, sans contestation, comme un événement extérieur à l'entreprise de transport et présentant des caractères imprévisibles et insurmontables[1713].

- En France, l'article 1147 du Code civil stipulait sans ambigüité cet élément : « le débiteur est condamné, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputé » ; mais, il a disparu dans la nouvelle formulation de l'article 1231-1 issu de la réforme. Au lieu et place de l'élément extérieur, le législateur, sans doute, pour clore le débat a préféré « la force majeur » : "Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, s'il ne justifie pas que l'exécution a été empêchée par la force majeure". *In fine*, pour échapper au paiement des dommages et intérêts en cas de préjudice résultant de l'inexécution contractuelle ou du retard d'exécution, le débiteur de l'obligation doit rapporter la preuve de la force majeure.

L'événement doit être « indépendant de la volonté » du transporteur[1714]. Ceci laisse entendre, l'absence de rôle du débiteur, une action ou omission de sa part est nécessaire pour constituer ce défaut de volonté. Pour qu'il soit accepté, il faut que « l'exécution du contrat soit effectivement rendue impossible par

---

[1710] V. notes TUNC (A.), « Force majeure et absence de faute en matière délictuelle », *RTD* civ. 1946, 171, spéc. n°19.

[1711] ANTONMATTEI Paul Henri, préface TEYSSIE Bernard, *Contribution à l'Étude de la force majeure*, LGDJ, 1992 p. 24.

[1712] MALAURIE (PH.) et AYNES (L.), *Les obligations*, *op. cit*., p. 449, n° 831

[1713]Voy. Article 294 Acte uniforme révisé portant sur le droit commercial général ; Également, pour illustration, BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA Dorothé (C.), *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, *op. cit*., p. 91 et s. ; par ailleurs, ANTOMATTEI, *op. cit*., p. 24 et s.

[1714] Article 294 de l'Acte uniforme révisé portant sur le droit commercial général.

cet événement extérieur », défendait l'avocat général M. DE GOUTTES[1715]. La force majeure ne fait obstacle à l'exécution des obligations qu'autant qu'elle empêche le débiteur de donner ou de faire ce à quoi il était obligé ; il suit de là que si l'empêchement n'est que momentané, le débiteur n'est pas libéré et l'exécution de l'obligation est seulement suspendue jusqu'au moment où la force majeure vient à cesser[1716].

Cependant, il a été précisé par la Cour de cassation que, l'intervention de l'administration ne constitue pas un cas de force majeure lorsqu'elle est provoquée par l'attitude de celui qui en est l'objet[1717].

On voit de ce passage que la question d'élément extérieur de la force majeure ne devrait plus faire débat nulle part. Au suivant : la force majeure doit également être imprévisible.

II. La notion d'élément imprévisible :

Il s'agit tout simplement selon l'article 294 de l'Acte uniforme précité, « tout empêchement (…) que l'on ne peut raisonnablement prévoir dans sa survenance ou dans ses conséquences ».

La loi exige donc au juge d'apprécier si le transporteur sur le banc des accusés ne pouvait en aucun cas prévoir la survenance de l'événement, en considération de devoir de prudence qui s'impose à tous.

A été posée la question de savoir si la prévision du déroulement et « les conséquences telles qu'elle a été produite constituent –ils deux (2) conditions cumulatives auxquelles le transporteur doit prouver ?

En absence de jurisprudence, la réponse doit être affirmative. Le fondement se trouverait dans l'obligation de résultat du transporteur [1718] en tant que professionnel. Dans le cas des coupeurs de routes par exemple, il n'est pas surprenant de voir le refus d'un cas de force majeure, dans un pays où sévit l'insécurité ou l'instabilité politique ; on doit pouvoir considérer de telle

---

[1715] Avis de l'Avocat général M. de GOUTTES, extrait d'une jurisprudence publiée sur, http://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2:assemblée_pleniere_22/avis_avocat_general_8718.html (28/06/214

[1716]Voy., Cass. Civ 1ère, 24 févr. 1981, *Bull. civ*. I, n° 65.

[1717]Cass. Civ. 3e, 20 nov. 1985, *Bull. civ*. III, n° 148, sur une fermeture administrative d'établissement.

[1718]Sur ce sujet, voy. p. 273

attaque, que le transporteur pouvait s'attendre et qui ne constitue par conséquent un cas de force majeure[1719].

Ici encore la prudence s'impose, à l'instar de l'extériorité, l'imprévisibilité n'est pas seulement un élément de qualification de force majeure[1720]. Des auteurs, inspirant du Code civil, disaient que la proximité des anciens articles 1148[1721]et 1150[1722]du Code invitait à se souvenir que ce dernier texte limite, en matière contractuelle, la réparation au dommage prévisible lors de la conclusion du contrat. Dès lors qu'il est exclu, la réparation du dommage imprévisible, l'imprévisibilité acquiert, par opposition, un rôle essentiel dans la détermination du dommage contractuel réparable[1723].

Désormais le nouvel article, inspiré sans doute de ce débat houleux, est sans appel : " Il y a force majeure en matière contractuelle lorsqu'un événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêche l'exécution de son obligation par le débiteur"[1724].

Vilipendée par certains, adulée par d'autres, l'imprévisibilité est par principe considérée par les tribunaux comme une condition nécessaire de qualification, quelle que soit le domaine d'intervention de la force majeure[1725], sans que parfois la Cour de cassation française l'écarte, créant ainsi une variation incohérente.

À ces deux éléments d'extériorité et l'imprévisibilité, s'ajoute un dernier élément pour constituer en règle, la force majeure : l'irrésistibilité.

[1719] …cas, par cas, bien évidemment : ça ne sera pas pareil quant on est à Monténégro (France) ou à Gao (Mali).

[1720] ANTONMATTEI Paul Henri, préface TEYSSIE Bernard, *op. cit.*, p. 50, n°64.

[1721] "Il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit".

[1722] "Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée".

[1723] BENABENT Alain, *la chance et le droit*, LGDJ, 1973, n°6, (cité par ANTONMATTEI Paul Henri, *op. cit.* n°64)

[1724] Article 1218 du Code civil ; *idem*, article 294 de l'Acte uniforme portant droit commercial général.

[1725] En matière de responsabilité civile, Voy., parmi une jurisprudence abondante, Cass.soc.19 mai 1988, *Bull.civ.*, n° 297, p. 197 ; cass.com. 3 oct.1989, *JC,* 1990, éd. G, II, 21423, conl. M. JEOL.

III. L'irrésistibilité :

L'élément « majeur »[1726]et indiscutable de la force majeure, l'irrésistibilité caractérise l'événement « contre lequel on peut se munir même en le prévoyant ou qui lorsqu'il se produit, laisse le débiteur ou le gardien impuissant »[1727]. Elle traduit la supériorité de la force face à celle de l'homme qui l'affronte, justifiant ainsi l'adjectif comparatif majeur, caractéristique de la notion étudiée.

L'irrésistibilité implique, quant à elle, une appréciation du comportement de l'individu « pendant la réalisation » de l'événement. Il faut que la personne concernée ait été dans l'impossibilité d'agir autrement qu'elle l'a fait. Il faut que l'événement la laisse impuissante[1728]. Pour designer l'irrésistibilité, la doctrine[1729] et les tribunaux[1730] recourent également, à cet égard, à la notion d'événement "inévitable" ou "insurmontable"[1731].

C'est donc à une appréciation *in concreto* de l'irrésistibilité que se livre la jurisprudence, en recherchant si l'événement a engendré ou non pour le sujet une impossibilité d'exécuter l'obligation[1732] ou d'éviter la réalisation du dommage[1733] et en vérifiant si un individu moyen, placé dans les mêmes circonstances, aurait pu résister et surmonter l'obstacle.

Faut-il remarquer que l'évolution récente de la jurisprudence tend d'ailleurs à faire de l'événement "irrésistible" le critère sinon unique, ou du moins central de la force majeure. Tel est le cas notamment de la première Chambre civile, mais aussi de la chambre commerciale de la Cour de cassation, pour lesquelles, l'irrésistibilité de l'événement est, à elle seule, constitutive de la

---

[1726] G. CORNU, obs. sur LYON 8 nov. 1979 et Paris 4 juin 1980*, RTD civ*.1981, p. 171, n°4.

[1727] F. CHABAS - Re. civ. Dalloz - septembre 2002 n° 33 et s. p. 7.

[1728] CHABAS F. - *Re. civ. Dalloz* - septembre 2002 n° 33 et s. p. 7 ; ANTONMATTEI Ph., *contribution à l'étude de la force majeure*, *op. cit*., préf. TEYSSIER n° 56 et s. ;

[1729] . Jourdain - *RTD civ*. 2003 p. 301.

[1730]Voy. Les exemples de jurisprudence cités par ANTONMATTEI, Paul Henri, *op. cit*., p.58, n°78.

[1731] Certains auteurs distinguent l'insurmontable de l'irrésistible ; (Voy. note MELLOTTE, concl., sur Cass. Soc. 15 avril 1970 : *D.* 1971, 107 ; F. CHABAS, *Res. civ*., *op. cit*., n° 93. Et d'autres opposent inévitabilité et l'insurmontable, Voy. COLIN (A.) et CAPITANT (H.), *Traité de droit civil*, Tome 2, refondu par JULLIOT (L.) de la MORANDIERE, Dalloz, 1959, p. 92, n° 128

[1732] Sur ce point, MOURY (J.), « Force majeure : éloge de la sobriété », *Rev. trim. droit civil* 2004, p. 471.

[1733]*Ibidem* JOURDAIN, *RTD*civ., p. 301

force majeure, lorsque sa prévision ne saurait permettre d'en empêcher les effets [1734].

Néanmoins, il se peut qu'un événement soit irrésistible bien que l'événement ait été normalement prévisible, lorsque sa réalisation ou ses effets sont inévitables en dépit des précautions nécessaires qui ont été prises [1735]. Par conséquent, les dommages causés aux marchandises par des manifestants doivent, en principe, être considérés comme le résultat d'un cas de force majeure pour le transporteur [1736] . En revanche, en transport terrestre, contrairement au transport maritime [1737], la grève n'a pas nécessairement en elle-même le caractère de force majeure. Il convient, dans chaque cas, de rechercher si elle a constitué un obstacle insurmontable à l'exécution de l'obligation [1738]. En règle, la grève ne saurait être considérée comme un facteur inévitable de perte ou d'avarie. C'est ainsi qu'il a été décidé qu'une grève portuaire ne peut être exonératoire de responsabilité pour un commissionnaire de transport ou pour un « transporteur ro/ro » que si elle est survenue « de manière inopinée et brutale, rendant impossible la prise de toute mesure de sauvegarde de la marchandise » [1739]. Une autre Chambre de la même Cour n'a pas hésité à refuser la force majeure pour une grève-surprise de marins à l'appareillage d'un car-ferry, et alors que les véhicules se trouvaient déjà à

[1734] cass., 1ère Civ., 9 mars 1994, pourvoi n° 91-17.459, *JC* G, 1994, I., n° 3773, spéc. n°6, obs. G. Viney ; 10 février 1998, *Bull.,* n° 53 ; 6 novembre 2002, *Bull.,* n° 258 ; Cass. Com., 1er octobre 1997, pourvoi n° 95-12.435, *Bull.,* n° 240 ; *D*. 1998, sommaire, p. 1999, obs. Ph. DELEBECQUE.

[1735] V. Avis de M. de GOUTTES, relatifs à un pourvoi portant un accident mortel survenu à un tiers dans une gare du RER de la RATP et en matière de responsabilité contractuelle, pour ce qui concerne le second pourvoi, relatif à l'inexécution du contrat par l'une des parties en raison de la maladie mortelle dont elle a été atteinte ; https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/assemblee_pleniere_22/avis_avocat_general_8723.html#N_36

[1736] CA Montpellier, 7 oct. 1974, *BT* 1974, p. 418 ; CA Bordeaux, 6 juin 1977, *JC* 1979. 19047 ; CA Bordeaux, 6 mars 1978, *BT* 1978, p. 276 ; CA Poitiers, 5 sept. 1990, Razel c. / Bezombes et A., pourvoi rejeté par Cass. com., 1er déc. 1992, no 91-12.667, incendie criminel d'un véhicule transportant du matériel destiné à une centrale nucléaire en construction, force majeure admise bien que le chauffeur se soit éloigné de son véhicule : en effet, vu le nombre des agresseurs, sa présence à bord n'aurait rien changé.

[1737] Voy. *Lamy transport*, tome 2

[1738] Cass., 11 janv. 1954, *BT* 1954, p. 206.

[1739] CA Paris, 25 avr. 1984, *BT* 1985, p. 61 ; CA Aix-en-Provence, 2e ch., 31 oct. 1991, Zvitex c./ Somotrans et a., report d'embarquement dû à une grève des dockers sans relation de cause à effet avec le vol de la marchandise dans les locaux de l'acconier pendant cette phase d'attente ; CA Aix-en-Provence, 2e ch., 10 déc. 1993, no 91/9568, Stefover c./ Biret, transporteur ro/ro ne rapportant pas la preuve qu'une grève portuaire ayant retardé de 24 heures l'embarquement de sa semi-remorque soit constitutive d'un cas de force majeure en ce qui concerne la putréfaction de la marchandise constatée à l'arrivée.

bord, le déclenchement de grèves sans préavis devant, selon elle, entrer en ligne de compte dans l'organisation des transports[1740].

On voit à travers cette étude que la place de l'irrésistibilité dans la qualification de force majeure n'est pas contestée, même si l'incertitude gravite autour de son acceptation. Les références expresses à la notion de "force majeure", déposées dans les articles 294 de l'Acte uniforme révisé portant sur le droit commercial général[1741], et 1218 du Code civil, démontrent qu'il s'agisse traditionnellement, des trois éléments d'extériorité, d'imprévisibilité et d'irrésistibilité, qu'il faut apprécier non pas alternativement, mais cumulativement[1742].

Ceci étant, si la notion de force majeure est universelle, les conceptions différentes selon les systèmes conduisent à une précision sur la particularité du système de CMR[1743].

§II. La présomption des risques à l'origine de l'avarie ou la perte :

l'O.H.A.D.A. reprend expressément les termes originaux de l'article 17 de la CMR (I). Les deux textes se distinguent alors du droit français notamment dans la présomption du risque à l'origine de l'avarie ou de la perte (II).

I. Le mécanisme du système CMR :

À s'en tenir aux seules dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 17 de la CMR, il n'existerait aucune différence entre le droit français et les règles internationales : même présomption de responsabilité, mêmes causes libératoires, même nature de preuve à la charge du transporteur. Or, toute l'originalité du système de la CMR réside dans la combinaison des dispositions de ses articles 17 § 4, et 18 § 2 :

- L'article 17 § 4 - énumère six causes de perte ou d'avarie tenant à des « risques particuliers » ;

[1740]CA Paris, 7e ch., 21 janv. 1988, no 86-12904, Le Gan et a. c/ CED Viandes.

[1741]Adopté le 15/12/2010 à Lomé (TOGO) ; Date d'entrée en vigueur : 16/05/2011 ; Publié dans le *Journal Officiel* n° 23 du 15/02/2011.

[1742] Sur ce point, Voy., notamment : SAINT-PAU J. C., *Jurisclasseur,* Code civil (articles 1146 à 1155), *Fasc.* 11-30, § 19 et s.

[1743] Rappelons que l'emploi du « système du CMR » fait référence à la fois à la Convention de Genève (CMR) et l'AUCTMR.

- L'article 18 § 2 – véritable siège de la différence, le complète en stipulant que, si le transporteur établit que le dommage a pu résulter d'un de ces risques particuliers, on tient pour acquis qu'il en résulte effectivement jusqu'à ce que le demandeur apporte la preuve contraire.

Le mécanisme des risques peut aider à comprendre sans difficulté particulière cette remarque.

II. La mise en œuvre du système :

Pour bénéficier de cette présomption d'origine du dommage[1744], le transporteur doit établir :

1. Que l'envoi présentait l'un au moins des six risques particuliers de perte ou d'avarie prévus par l'article 17 § 4, de la CMR ;

2. Qu'eu égard aux circonstances de fait, le dommage a pu en résulter.

On attend donc du transporteur autre chose que de simples affirmations gratuites[1745]. Il suffit que, compte tenu des données de fait[1746], le risque invoqué apparaisse comme une explication acceptable de la perte ou de l'avarie. S'il en est ainsi, la présomption d'origine doit jouer en faveur du transporteur, même si le dommage peut également résulter d'autres causes[1747].

C'est ainsi que la différence entre le système CMR et le droit français tient essentiellement dans une moindre sévérité au niveau de la preuve du lien de causalité entre le fait libératoire invoqué et le dommage[1748].

En droit interne français, le transporteur doit toujours fournir une explication formelle du dommage et le rattacher de façon absolument certaine à l'une des causes d'exonération que lui reconnaît la loi. En ce qui concerne la CMR, il lui

---

[1744] Voy., *Lamy transport*, Tome 1, 2013.

[1745] Voy. Cass. com., 16 oct. 1990, n° 89-11.703, *BT*, 1990, p. 797; CA Paris, 5e ch., 28 janv. 1987, n° L. 2137, Via assurances c/ Freins Knorr ; CA Aix-en-Provence, 9 avr. 1992, *BTL*, 1993, p. 527.

[1746] …nature de la marchandise et de son emballage, mode de chargement et d'arrimage, constatations opérées à l'arrivée, etc.

[1747] V. Cass. com., 10 févr. 1969, n° 66-14.104, *BT* 1969, p. 107 ; Cass. com., 4 févr. 1986, no 84-10.633, *BT* 1986, p. 197 ; CA Paris, 27 janv. 1970, *BT* 1970, p. 100; CA Paris, 23 déc. 1975, *BT* 1976, p. 48.

[1748] Pour plus d'enseignements V. *Lamy Transport*, Tome 1, *op. cit.* ; Également, CA Bruxelles, 11 oct. 1989, *Jurispr. Anvers* 1991, p. 50, parle de « preuve assouplie ».

suffit, dans certains cas, de proposer une explication plausible de la perte ou de l'avarie (a pu résulter), même si on peut, par ailleurs, en avancer d'autres tout aussi valables.

Un arrêt de la Cour d'appel de Lyon du 05 février 1982, semble observé avec un rapport d'expert s'exprimant au conditionnel ou se bornant à de simples conjectures en ce qui concerne l'origine du dommage, le transporteur ne fait pas tomber la lourde présomption de l'article L. 133-1 du Code de commerce français ; mais il peut, en revanche, se justifier suffisamment et dégager sa responsabilité au regard de l'article 18-2 de la CMR[1749]. Entre les deux (2) situations, la marge qui sépare la certitude absolue de la simple hypothèse admissible est considérable.

À ce stade, on comprend aisément que, la force majeure dans le contrat de transport de marchandises s'entend d'un événement étranger, imprévisible, insurmontable et extérieur de faute quelconque du transporteur. Le transporteur sera donc libéré toutes les fois qu'il justifie que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il y ait aucune mauvaise foi de sa part. Ainsi, elle joue aux yeux de la jurisprudence, le rôle de cause d'exonération fourre-tout, pour la raison, même dans un régime axé sur la notion de cas exceptés nommés[1750] ; la Cour de cassation admettant que lorsqu'un cas de force majeure pour le transporteur est établi, il devient inutile de s'appuyer, pour parvenir au même résultat, sur un cas excepté précis[1751].

SECTION II. L'interdiction faite au débiteur de s'exécuter : par le canal de la procédure collective :

De prime abord, le débiteur au regard de l'article 25 de l'AUPCAP[1752], s'entend par toute personne physique ou morale commerçante, à toute entreprise publique ayant la forme d'une personne morale du droit privé qui

[1749] CA Lyon, 5 févr. 1982, *BT* 1982, p. 154

[1750] *Ibid.* SERIAUX, 2è éd., *op. cit*., p . 84

[1751] Com. 21 février 1984, *Bull. civ*. IV, n° 74.

[1752] Acte Uniforme portant organisation des Procédures Collective d'Apurement du Passif

est dans l'impossibilité de faire face à son passif exigible avec son actif disponible, et qui fait la déclaration de cessation des paiements[1753].

Nous allons voir son régime juridique (§I) et sa mise en œuvre (§II).

§ I. Régime juridique :

Les règles communes aux parties sont prévues par l'AUPCAP et le Code de commerce français.

À partir de la déclaration de cessation de paiement, dans le but de protéger l'intérêt général[1754], la procédure de redressement judiciaire ou de liquidation des biens est ouverte à tout débiteur. La cessation de paiement n'est autre que : « l'état ou le débiteur se trouve dans l'impossibilité de faire face à son passif exigible avec son actif disponible » [1755] . Elle se caractérise donc, par l'impossibilité de faire face au passif exigible par l'actif disponible[1756]. Elle exige aux créanciers de sacrifices parfois énormes notamment d'accepter à peine de sanctions, l'inexécution de son cocontractant défaillant afin de permettre la continuité de l'activité[1757].

Il est très difficile d'élaborer la cessation de paiement ici. Même aux yeux des grands spécialistes de la matière, la cessation de paiement se présente comme une notion délicate à manier et parfois à caractériser, elle n'en présente pas moins une certaine objectivité, prenant la forme rassurante d'une équation

---

[1753] TGI Banfora, n° 02, 31 janv. 2003, Les grands Moulins du Burkina (GMB), *ohadata J*-04-51 ; J-04-61.

[1754] La quiétude sociale exige que l'emploi soit protégé. La continuation de l'activité est primordiale sur les intérêts du créancier et du débiteur. Un arrêt américain confirme ces propos : une grande société demandé l'ouverture d'une procédure collective. Au cours de cette dernière les juges, l'avaient autorisée à utiliser ses fonds pour continuer son activité. Un créancier ayant une sûreté sur ces fonds conteste cette utilisation. Il serait totalement inéquitable de faire droit à la demande du créancier par ce que l'autorisation d'utiliser les fonds a permis au débiteur de conserver son activité et de payer notamment ses salariés et ses obligations de retraite. Sans cette autorisation le débiteur aurait peut être licencié des milliers de personnes et 100 000 retraités auraient été privés de leurs droits médicaux (LTV Steel Company, inc, 274 B.R 278, 2001 (USA)).

[1755] Art. 25 AUPCAP

[1756] TRHC, Dakar (Sénégal), 27 Août 2001 (ou 7 Aout 2002) : Ministère public et Sté TOUTTELECTRIC c. / . A. G., *Ohadata* J-03- 101 ; Dans le même sens, TGI Bobo Dioulasso (Burkina Faso), n° 018, 4 juin 2008, Sté TARA Sarl, *Ohadata J*-09-101.

[1757] La suspension de l'exécution du contrat peut durer pendant toute la procédure.

mathématique : cessation de paiement = passif exigible < actif disponible[1758]. On ne s'en aventurera pas loin.

Par rapport à l'ouverture de sauvegarde, on retiendra qu'aux termes de l'article L. 620-1 du Code de commerce, le débiteur doit justifier "des difficultés qu'il n'est pas en mesure de surmonter", cette mesure étant destinée à "faciliter la réorganisation de l'entreprise afin de permettre la poursuite de l'activité économique, le maintien de l'emploi et l'apurement du passif". Des « difficultés qu'il n'est pas en mesure de surmonter » a coulé beaucoup d'ancres. En un moment, on a pu penser, que si on arrive à de telles difficultés, que ce n'est plus une sauvegarde, mais une liquidation judiciaire. Sauf que, c'est le fait de ne pouvoir surmonté tout seul les difficultés que le débiteur demande la sauvegarde, sinon, il ne le fera pas. Pour caractériser les difficultés insurmontables conduisant à la sauvegarde du débiteur, la jurisprudence accepte, le fait que le débiteur se trouve dans " une situation extrêmement fragile", de nature à le conduire en cessation de paiement. Donc, les difficultés n'ont pas à être insurmontables, il suffit qu'elles soient "préoccupantes". De toute manière, la cessation de paiement n'est plus le critère exclusif de l'ouverture de la procédure de sauvegarde, depuis l'arrêt de principe "cœur de Défense"[1759] : l'ouverture de la procédure de sauvegarde ne peut être refusée au débiteur, au motif qu'il chercherait ainsi à échapper à ses obligations contractuelles, dès lors qu'il justifie, par ailleurs, de difficultés qu'il n'est pas en mesure de surmonter et qui sont de nature à le conduire à la cessation des paiements.

Également, l'AUPCAP réglemente les procédures préventives que sont, la conciliation et le règlement préventif, destinées à sauvegarder les entreprises en difficulté et à apurer leur passif avant la cessation des paiements. En effet, le règlement préventif permet à une entreprise en difficulté d'en faire la déclaration au tribunal compétent afin d'obtenir la suspension des poursuites de ses créanciers et de proposer un concordat préventif[1760] destiné à éviter la cessation des paiements et à permettre le redressement de l'entreprise. Le règlement préventif s'applique à toute personne physique ou morale commerçante ou non, privée ou publique à caractère industriel ou commercial,

---

[1758] Sur ce point, voy. LUCAS François-Xavier, LE CORRE Pierre Michel, *Recueil Dalloz* 2008, p. 570.

[1759]Cass. com., 8 mars 2011, n° 10-13.988, 10-13.989 et 10-13.990, P+B+R+I, Sté Heart of La Défense et a. c/ PG CA Paris : *JurisData* n° 2011-002852

[1760] Accord entre l'entreprise et ses créanciers.

quelle que soit la nature de ses dettes, qui connait une situation économique et financière difficile et « sérieuse » mais non irrémédiablement compromise[1761].

Pour revenir à nos moutons, la nature des difficultés propres à justifier le déclenchement d'une sauvegarde, l'article 620-1 manque de clarté et laisse une appréciation souveraine du juge saisi de la demande d'ouverture. La Cour de cassation, moins rigoureuse à ce niveau, n'exerce qu'un léger contrôle. Il faut retenir que le projet de concordat préventif ne doit pas consister à des perspectives bien évaluées mais plutôt en des mesures concrètes et des propositions réelles tout aussi bien quant au personnel qu'aux ressources et à des remises des créanciers et délais obtenus en vue de redémarrer l'activité et apurer collectivement le passif. Tel n'est pas le cas d'un projet de concordat consistant en des propositions simplement théoriques[1762]. Lorsqu'un concordat sérieux[1763] n'a pas été proposé par le débiteur qui, à la date de la saisine du tribunal, devait près de six (6) milliards de franc CFA exigibles, il y a lieu d'infirmer, en toutes ses dispositions, le premier jugement[1764], et statuant à nouveau, de constater l'état de cessation des paiements de la défenderesse et l'absence de concordat, de dire qu'il y a lieu à ouverture d'une procédure de liquidation des biens[1765].

La question s'est posée sur le moment auquel doit s'apprécier la situation de l'entreprise. Sur diverses interprétations, la Cour de cassation a été amenée de préciser que, le moment auquel le juge doit se placer pour apprécier la situation de l'entreprise, n'est pas la "date à laquelle la demande a été formée"[1766], ni "celle à laquelle, elle a statué", mais "celle où les premiers jugent ont ouvert la procédure". Analyse différente de celle qui prévaut en matière de redressement judiciaire ou de liquidation[1767], procédures pour

---

[1761] AUPCAP, art. 6

[1762] TGI Ouagadougou (Burkina Faso), n° 100 bis, 24 janv. 2001, requête des Établissements KORGO et frères aux fins de redressement judiciaire*, ohadata J*-04-182

[1763] Le concordat sérieux est celui, qui tout en préservant et en favorisant l'assainissement de l'entreprise, assure le paiement des créanciers dans les conditions acceptables. Voy. TGI Bobo-Dioulasso, n° 298, 29 déc. 2004, Sté SENEFURA SAHEL, et autres, C/ Sté SOPAGRI SA*, ohadata* J-05-235.

[1764] …pour les mêmes motifs ayant entrainé la cassation.

[1765] CCJA, Ass. Plén., n° 050, 27 avril 2015 ; n° 119/2011/PC du 2-12-2011 : Banque Européenne d'Investissement (BEI) c/ Société Fils et Tissus Nautrels d'Afrique (FITINA SA), *Ohadata J*-16-50.

[1766] Dans deux arrêts célèbres du 26 juin 2007, n° 06-17. 821 et 06-20. 820, elle a eu l'occasion de censurer une Cour d'appel qui avait retenu cette date.

[1767] LE CORRE Pierre Michel, *Recueil Dalloz* 2008, p. 570.

lesquelles l'état de cessation doit être apprécié en se plaçant au « jour où statue la juridiction » et cela même en cas d'appel[1768].

§ II. La mise en œuvre :

À travers sa déclaration, si le débiteur gagne la conviction du tribunal, un jugement d'ouverture de procédure de redressement judiciaire sera rendu en faveur du débiteur et toute poursuite en son encontre est interdite. Dans cette optique, en allant plus loin, un tribunal convaincu a accordé la suspension à un débiteur qui s'est engagé à déposer un concordat dans les trente (30) jours. C'est cela qu'à bénéficier équitablement ce débiteur malien connaissant des difficultés sérieuses mais passagères, qui détient un portefeuille de marché très important susceptible d'assurer son fonctionnement normal et de générer dans un futur de trois années, des bénéfices conséquents et qui s'est s'engagé à déposer un concordat préventif au plus tard dans les trente jours du dépôt de sa requête[1769].

À ce stade, nous voyons bien que l'AUPCAP et le Code de commerce français prévoient l'une des plus licites des inexécutions[1770]. Il s'agit de celle qui découle des articles L. 621-24 et 9 AUPCAP : le jugement ouvrant la procédure emporte, de plein droit, interdiction de payer toute créance née antérieurement au jugement d'ouverture. Cette interdiction est automatique à partir du jugement prononçant l'ouverture de la procédure. La suspension des poursuites prend directement effet à compter de la signification de la décision ordonnée[1771]. Quelques exceptions sont prévues pour permettre la continuation de l'activité et pour faciliter, à l'issue de la procédure, l'apurement du passif[1772]. C'est également le cas « des situations où les réserves du crédit ou les délais de paiement dont le débiteur bénéficie de la part de ses créanciers lui permettent de faire face à son passif exigible »[1773]. En revanche, contrairement au jugement d'ouverture, une ordonnance de suspension des poursuites

---

[1768] Cass. Com. 7 nov. , 1989, *Bull. civ*., IV 273. 06 oct. 1992, *bull. civ*. IV, n° 290.

[1769] T. com. Bamako (Mali), ord. N° 135/08, 6 mars 2008, SIPAL-SUARL, *Ohadata J*-08-49

[1770] Dans le même sens, CHABAS, Cécile, *L'inexécution licite du contrat*, L.G.D.J., 2002, p. 351, n° 367

[1771] Hight Court of Mezam Holden in Bamenda (Cameroun), suite, n° UCB/22M/11, 12 déc. 2012, Tourism Promoters Savings and Loans Cooperative Finance Plc (TROPOC) v. All Creditors of TROPOC (Micro Business), *Ohadata J*-13-217.

[1772] Dans ce sens, Voy. Saint-Alary HOUIN, *Droit des entreprises en difficulté*, 3ème éd., Montchrestien, 1999, n° 744

[1773] Art. 25 alinéa 2 AUPCAP

individuelles, qui n'est qu'une mesure provisoire et transitoire à l'effet de recueillir les données sur la situation économique réelle de l'entreprise avant l'ouverture d'une procédure collective, ne peut faire obstacle à un créancier dont la créance est certaine, liquide et exigible, d'user la faculté à lui conféré par l'article 28 de l'AUPCAP[1774].

Il y a là, une obligation d'inexécution proprement dite, car tout acte ou tout paiement passé en violation de l'alinéa 1 de l'article 621-24 « est annulé à la demande de tout intéressé, présentée dans un délai de trois (3) ans à compter de la conclusion de l'acte ou du paiement de la créance ». Lorsque l'acte est soumis à publicité, le délai court à compter de celle-ci[1775]. Il n'en reste pas moins que le débiteur a le droit, et même le devoir de ne pas s'exécuter, sans que le cocontractant ne puisse pas prétendre à des conditions [1776] et sans pouvoir refuser d'exécuter sa part du contrat. Autrement dit, le cocontractant d'un débiteur faisant l'objet d'une procédure collective doit remplir ses obligations malgré le défaut d'exécution par celui-ci d'engagements antérieurs au jugement d'ouverture. C'est ainsi que l'exception d'inexécution d'un fournisseur a été rejetée au motif que le non paiement des livraisons précédentes n'est pas une raison suffisante de refuser de livrer[1777]. Dans le même sens, voir plus sévère, le droit fédéral américain des procédures collectives dispose par exemple que le débiteur obtienne l'autorisation du juge pour utiliser, louer ou vendre des biens, si ces opérations ne correspondent pas à des contrats ordinaires. Que les juges doivent approuver ces opérations si elles sont justifiées économiquement[1778]. Parce que le débruteur a le droit de ne pas s'exécuter que la compagnie aérienne « Aigle Azur », en déposant le bilan (09/2019), a abandonné ses clients dans plusieurs aéroports, sans garantir de moindre indemnité. Ces clients ont été contraints de prendre d'autres vols pour arriver à leur destination sans pouvoir inquiéter Aigle Azur. Leurs contrats de transport ne seront plus exécutés.

[1774] Article 28 : La procédure de redressement judiciaire ou de liquidation des biens peut être ouverte à la demande d'un créancier, quelle que soit la nature de sa créance, à condition qu'elle soit certaine, liquide et exigible.
À cet effet, la demande du créancier doit préciser la nature et le montant de sa créance et viser le titre sur lequel elle se fonde.

[1775] Article 621-24 *in fine.*

[1776] Dans ce sens, Cass. Com. 28 mai 2002, *RJDA*, 10/02, n° 1052

[1777]Cass. Com., 28 juin 2011, n° 10 19.463, *Legifrance*.

[1778]Comm. of equity Sec. Holders v. Lionel Cor. 722 F. éd 1063 (1983).

Par ailleurs, notons que les clauses résolutoires généralement prévues en cas de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire ou de cessation de paiement de l'une des parties, sont inopposables[1779]. La clause produit son effet lorsqu'elle est fondée sur un motif autre que le défaut de paiement d'une somme d'argent, peu importe qu'elle ait commencé à produire effet dans le jugement d'ouverture[1780].

Par rapport aux sanctions, lorsque ce droit à ne pas s'exécuter du débiteur n'est pas respecté, les sanctions sont lourdes[1781] : nullité absolue pour le paiement ; responsabilité civile pour l'administrateur ou le débiteur ; responsabilité pénale pour le créancier « receveur ». Il faudrait parler ici de suspension de l'obligation du débiteur. En toute logique, les intérêts moratoires devraient être dus. Mais, il faut nécessairement combiner cette interdiction des paiements avec l'arrêt du cours des intérêts[1782]. De même, les fautes commises par les dirigeants d'entreprise dans la gestion ayant entrainé la cessation des paiements, avant ou après l'ouverture de redressement judiciaire ou de liquidation des biens, peuvent entrainer de graves sanctions. Il peut aller des sanctions à caractère patrimonial, c'est-à-dire au paiement direct des créanciers, ou civil comme la déchéance et interdictions qu'on appel « faillite personnelle » en droit OHADA[1783] ; des sanctions commerciales, voir pénales prévues par les dispositions prises par chaque État partie conformément à l'article 5 du traité OHADA[1784].

Ainsi, beaucoup d'inexécution sont permises afin de préserver la pérennité du lien contractuel en dépit de l'inexécution ou de provoquer l'arrêt brutal de l'exécution du contrat. Dès lors, on comprend que cette « inexécution licite » n'est autre qu'un instrument au service de la survie du contrat[1785]. Elle vise *in*

[1779] Dans ce sens, Cass. Com. 2 mars 1993, *RJDA* 7/93, n° 654.

[1780]Cass. Com. 3 avril 1990, *D.*, 1991, som. 1, obs., DERRIDA

[1781] Article 118 AUPCAP : Les tiers, créanciers ou non, qui, par leurs agissements fautifs, ont contribué à retarder la cessation des paiements ou à diminuer l'actif ou à aggraver le passif du débiteur peuvent être condamnés à réparer le préjudice subi par la masse sur action du syndic agissant dans l'intérêt collectif des créanciers.

[1782]CHABAS Cécile, *L'inexécution licite du contrat*, L.G.D.J., 2002, p. 353, n° 369.

[1783] En vertu de l'article 194 et s. AUPCAP, ces sanctions sont destinées à écarter de la vie civique, politique et des affaires les dirigeants qui ont eu un comportement immoral. La faillite personnelle est régie par les articles L653-1 à L653-11 du Code de commerce.

[1784] Banqueroute, simple, frauduleuse et assimilés. Voy., art. 226 et s. AUPCAP.

[1785] Rap. . Ancel, « Droit au recouvrement de la créance ou droit de ne pas payer ses dettes ? Colloque de Chambéry. Que reste-il de l'intangibilité du contrat », *Dr et Patr.*, mai 1998, p. 88 et s., p. 96.

fine, une exécution certaine du contrat. La commission européenne des droits de l'homme, elle même, par un arrêt 10 juillet 1973[1786] se présente favorable à ce système. Dans cet arrêt, la Commission a mis l'accent sur les traits principaux de l'inexécution licite : elle est une mesure de clémence pour le débiteur. Mais, cette mesure au service du juste ne va pas que dans un seul sens, elle permet aussi de donner au créancier une meilleure chance d'être désintéressé.

Le dispositif se trouve particulièrement intéressant en droit OHADA au regard des procédures collectives internationales[1787], puisqu'on peut valablement exécuter dans un état partie une décision d'ouverture d'une procédure collective rendue dans un autre État-partie et les syndics peuvent exercer leurs pouvoirs dans un État autre que celui dans lequel ils ont été désignés. Autre importance, la reconnaissance dans un État membre (Mali par exemple) d'une procédure collective ouverte dans un autre État membre (Tchad) ne fait pas en règle obstacle à l'ouverture d'une procédure collective dans l'État malien, au regard de l'art. 251 AUPCAP[1788].

[1786] Commission, déc. Du 10 juillet 1973, X c/ Autriche, req. N° 5479/72, *Recueil des décisions*, vol. 44, p. 54.

[1787] AUPCAP, art. 247 (mod) et s.

[1788] Dans ce sens, TRHC Dakar (Sénégal), n° 95, 11 juin 2004, compagnie Air Afrique c. / : 1) le Procureur de la République près le TRHC de Dakar ; 2) le Greffe en Chef du TRHC de Dakar, *Ohadata J*-09-330 ; voy aussi *ohadata J*-05-49 et J-04-88.

CHAPITRE II. Faculté d'exécuter autrement et le droit de retrait: Le rééquilibrage du contrat.

Le principe de l'intangibilité du contrat et celui de son irrévocabilité veulent que le contrat soit exécuté tel qu'il a été prévu ; c'est ce que souhaite l'effet du contrat lui-même : « Les contrats légalement formés tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faits »[1789].

Ces principes s'accordent à mettre en échec toute retouche au contrat signé. Néanmoins, l'intangibilité peut soulever des graves difficultés, lorsque l'exécution d'un contrat s'étale sur un certain laps de temps. Les circonstances économiques ont pu évoluer entre le jour de la formation du contrat et le jour de l'exécution : le prix a pu changer et la charge de l'une des parties a pu devenir beaucoup plus lourde que celle de l'autre. C'est l'arrivée surprise du problème de l'imprévision dans la relation contractuelle. La partie ainsi défavorisée pourra-t-elle demander la réévaluation des conditions du contrat ? Pire en cas d'inexécution par l'autre partie, pourra-t-elle résoudre le contrat ? Quel remède à l'inexécution du contrat sans préjudice à la liberté contractuelle ou au principe de l'intangibilité des conventions ? Autant de questions que nous tenterons de répondre dans ce chapitre.

Dans le souci d'équilibre entre les intérêts des parties, on verra que la doctrine, la jurisprudence et le législateur ont peu à peu, développé tout un arsenal de remède qui doit permettre aux parties ou à l'une d'entre elles, de réviser, de refaire ou de se dédire. Nous les classons en une section première la faculté d'exécuter autrement et en une section II la rétractabilité unilatérale, qui clôturera notre étude.

SECTION I. La faculté d'exécuter autrement le contrat :

Lorsqu'on s'engage c'est pour respecter ; « *pacta sunt servanda* » n'est pas un terme isolé en droit privé. Il signifie que les parties ne peuvent déroger aux obligations nées du contrat qu'elles ont conclues. C'est l'essence même de l'obligation contractuelle au regard de l'article 1103 du Code civil français[1790].

[1789] Art. 1103 du Code civ. (ancien art. 1134)

[1790] Ancien article 1134 alinéa 1 du Code civil

Néanmoins, dire que l'on peut réviser les stipulations légalement conclues parait étonnant, mais guère choquant dans la mesure où l'on enseigne que « le contrat est une chose vivante »[1791]; que s'accrocher à ses termes alors que surviennent des changements inattendus peut être, de la part de l'une des parties, considéré comme un acte de mauvaise foi; puisque le contrat ne serait pas une chose respectable parce qu'elle est un accord de volontés, mais il est respectable en fonction de la solidarité humaine[1792]. Le droit de modification consiste, par exemple, en cours de déplacement, il arrive que les données du contrat de transport soient modifiées[1793]. La question essentielle est de savoir si une faculté de modification est ouverte à l'expéditeur ou au destinataire. La solution est admise dans le droit des transports maritimes et peut s'autoriser des dispositions de l'article 1794 du Code civil, nous verrons, qui permet au maître d'ouvrage de résilier unilatéralement le contrat (à forfait) quoique déjà commencé, et donc *a fortiori*, de le modifier, à charge pour lui de dédommager son cocontractant. L'article 4 du contrat type général accorde, au demeurant, ce droit de disposition au donneur d'ordre jusqu'au moment où le destinataire fait valoir ses droits. La stipulation laisse entendre que le donneur d'ordre dispose de cette marchandise et pendant cette période, la maitrise et non la propriété[1794].

Nous sommes sur le point d'étudier, le droit de renégociation (§I) et la réfaction du contrat (§II), le droit de disposition de la marchandise (§III).

§. I. La renégociation du contrat :

Pour défendre la faculté de renégociation, certains auteurs ont pu démontrer que sans la renégociation il n'aurait pas de contrat. Dans sens, M. DEMOGUE enseignait qu' amputer le droit de renégociation à un contrat vidé de sa substance exécutoire par des circonstances inattendues, ce serait le privé de sa force obligatoire, car l'intérêt général à exécution d'un contrat, peut se trouver

[1791] Disait Demogue et rapporté par CHABAS Cécile, *L'inexécution licite du contrat*, L.G.D.J., *op. cit*, p. 429, n° 463.

[1792] DEMOGUE (R.), Des modifications aux contrat par volonté unilatérale, RTD civ., 1907, . 245 et s. s. p. 246

[1793] Changement destinataire ou du lieu de destination.

[1794] BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, 2ème éd. *op. cit.*, p. 456, n° 535.

exceptionnellement plus faible que cet autre intérêt général qui ne veut pas qu'un contrat mal adapté aux circonstances s'exécute[1795].

L'obligation de renégociation consiste alors « à obliger les individus à un ré-échange de propositions et de contrepropositions impliquant éventuellement des concessions réciproques, et dont le but, pour le juriste, est de parvenir précisément à un *negotium,* décision contraignante pour ses auteurs »[1796].

En effet, la renégociation nait de l'initiative des parties (I), ou elle leur est imposée (II).

I. La renégociation à l'initiative des parties :

Hormis, l'obligation de renégociation imposée par le juge, ou par la loi, ou par l'effet de ce qu'on appelle, l'adaptation automatique du contrat[1797], les parties peuvent valablement défaire, l'acte qu'ils ont fait, et fabriquer un autre, ou simplement se repentir ou bien encore modifier le contrat, soit de commun accord, soit unilatéralement mais à risques et péril[1798].

Pour se faire, elles peuvent insérer dans leur contrat, des clauses de modification, d'adaptation, de force majeure[1799], d'imprévision[1800], des clauses

---

[1795] DEMOGUE, « Des modifications aux contrat par volonté unilatérale », *RTD civ*., 1907, p. 245 et s. s. . 246

[1796] CEDRAS (J.), « L'obligation de négocier », *RTD com*., 1985, p. 265 et s.

[1797] Sur ce point, ROUHETTE G., « La révision conventionnelle du contrat », *Rev. Int. Dr. Com.*, 1986/2, n°17. Dans cette hypothèse, cet auteur souligne que c'est le contrat qui organise « sa propre révision ».

[1798] Ce sera le cas d'un contrat administration, le droit de résolution unilatérale ; sur ce point, voy. CHABAS Cécile, *L'inexécution licite du contrat*, L.G.D.J., 2002, p. 156 et s : "Le droit de résolution unilatérale, difficilement admis en droit privé est tantôt justifié par la l'état de nécessité, tantôt l'urgence, et tantôt, paradoxalement justifié par le droit de se faire justice. La doctrine et la jurisprudence reconnaissent depuis longtemps que l'urgence peut justifier une telle rupture. Application du concept d'état de nécessité en matière contractuelle, l'urgence de protéger ses intérêts est acceptée comme cause de justification de l'inexécution". Cette idée d'urgence conduirait " à autoriser le contractant dont les intérêts sont en péril pressant à s'affranchir du respect des exigences légales dès lors que l'observation de celles-ci retarderait la rupture du contrat, indispensable à la sauvegarde de ses intérêts" VASSEUR M., urgence de droit civil, *RTD civ*. 1954, p. 421 et s. cité par CHABAS Cécile.

[1799] Voy. BARBIERI (J. J.), « vers un nouvel équilibre contractuel ? Recherche d'un nouvel équilibre des prestations dans la formation et l'exécution du contrat », *op. cit*. p. 438.

[1800] Pour la différence entre les clauses de force majeure et les clauses d'imprévision, voy., VAN OMMESLAGHE, (Belgique), « Les clauses de force majeure et d'imprévision (*hardship*) dans les contrats internationaux », *Rev. Int. Dr. Com.*, 1980, p. 7 ; selon lui, « Les clauses de force majeure concernent les hypothèses dans lesquelles des évènements, qui échappent au contrôle et aux prévisions de parties, rendent l'exécution du contrat tout à fait impossible, tandis que les clauses d'imprévisions *(hadship*), visent à régler les conséquences de modifications fondamentales et profondes des conditions économiques qui se traduisent par un

de négociation [1801], de médiation et d'amiable composition [1802], etc. Par exemple, elles peuvent modifier valablement le lieu de livraison, le prix, et un certain nombre d'éléments liés au déplacement, etc.

Ces clauses obligent les parties à adapter le contrat aux nouvelles circonstances qui se présentent.

Ces modifications sont de plus souvent l'œuvre d'un tiers désigné, arbitre, médiateur, ou conciliateur.

Le droit du transport admet sans difficulté majeure la modification des éléments aussi essentiels du contrat tel que le prix et le lieu d'exécution.

Pour la validité de telles clauses, appelées également des « clauses d'adaptation aux circonstances nouvelles »[1803], la doctrine et la jurisprudence s'accordent aujourd'hui à reconnaitre la licéité des clauses de révision du contrat pour imprévision[1804]; Dans ce sens, la Cour de cassation dans un arrêt du 3 mai 1988 a ainsi censuré, une Cour d'appel qui avait fait varier le prix au jour de la livraison. Elle reprochait à la Cour d'avoir procédé de la sorte « alors que le contrat ne contenait aucune clause de révision du prix ».

II. La renégociation imposée aux parties :

La renégociation peut être imposée aux parties par l'œuvre du juge (A) ou de la loi (B).

A. La révision juridictionnelle :

Par défaut de clause contractuelle, les juges peuvent être amenés à contraindre les parties à négocier leur contrat en cas de difficulté d'exécution pour l'une

---

bouleversement de l'économie du contrat » (article précité n° 5) ; plus récemment, JARROSSON Ch., « Les clauses de renégociation, de conciliation et de médiation », in *Les principales clauses des contrats conclus entre professionnels*, colloque IDA (17-18 mai 1990), PUAM, 1990, p. 141 et s.

[1801] Pour plus de précision, voy. CARBONNIER*, Droit civil*, t.4 les obligations, n° 145 et 152.

[1802]CHOLLET (N.), « Les clauses de règlement amiable et de médiation », *Cah. Dr entr,* 1975, 1, p. 29 et s.

[1803]Sur ce point, FABRE (V.R.), « Les clauses d'adaptation dans les contrats », *RTD civ*, 1983, p. 1 et s. ; Delmas- Saint Hilaire, « L'adaptation du contrat au circonstances économiques », *in La tendance à la stabilité du rapport contractuel*, L.G.D.J., 1960, p. 189 et s. ; CHABAS, Cécile, *L'inexécution licite du contrat*, L.G.D.J., 2002, p. 411.

[1804] MESTRE J. « Rigueur et infléchissements de la loi contractuelle », obs. sur com. 31 mai 1988, *RTD*, civ, 1989, p. 71, n° 5 ; BARBIERI (J. J.), « vers un nouvel équilibre contractuel ? Recherche d'un nouvel équilibre des prestations dans la formation et l'exécution du contrat », prec.

d'entre elles[1805]. Depuis longtemps, des arrêts témoignent cette conception d'obligation de renégociation, non pas, en posant une obligation d'adapter le contrat, mais en sanctionnant l'absence de révision conventionnelle[1806].

Si nombreux sont les auteurs favorables à un principe général de révision par le juge[1807], certains affirment qu'il serait très dangereux que le législateur permette au juge de modifier le contrat d'une manière générale, que quand l'équité l'exige, lorsque les circonstances le commandent[1808]. Depuis longtemps la jurisprudence, l'a affirmé elle-même, en application de l'ancien article 1134 du Code civil (devenu 1103), « les juges ne peuvent, sous prétexte d'équité ou pour tout autre motif, modifier les conventions légalement formées entre les parties »[1809].

Cette faculté offerte au juge est particulièrement intéressante en cas d'échec de négociation de parties. En pratique, dans le cas d'échec, le contrat devrait continuer en règle de produire ses effets aux conditions initiales[1810], sauf si encore une clause prévoyait le contraire[1811]. Toutefois, l'échec de négociation peut conduire parfois à la résolution du contrat. C'est le cas d'un contrat qui prévoyait sa révision lorsqu'une imprévision se présente[1812], et qui prévoit qu'en cas d'échec de négociation, le contrat sera résolu. On rencontre très souvent le phénomène dans le droit de procédure collective, où les juges sont

---

[1805] MESTRE (J.), « où les difficultés d'exécution d'un contrat provoquent ce même résultat (la nomination d'un administrateur judiciaire) », obs., sur TGI Paris, 16 nov. 1988, *RTD civ*., 1990, p. 275 et s. ; plus d'éléments, sur l'hypothèse quand le juge s'empare du contenu du contrat pour l'adapter aux circonstances nouvelles, voy. Pour la pérennité du lien contractuel et l'obligation de renégociation légale, voir, CHABAS, Cécile, *l'inexécution licite du contrat*, L.G.D.J., 2002, p. 405 et s. puis p. 253 et s.

[1806] Dans ce sens, Com 3 nov. 1992 (B c/ Huart), JC, 1993 II 22164, obs. G. Virassamy.

[1807] Si nombreux sont les auteurs favorables à un principe général de révision, par le juge certains auteurs plaident pour la reconnaissance du « droit général à la renégociation en cas d'imprévision » ou en cas de circonstance nouvelle » ; Dans ce sens, CHABAS (C) v. *L'inexécution licite du contrat*, *op. cit*. ; Dans le même sens, Picod, le devoir de loyauté dans l'exécution du contrat, thèse, L.G.D.J. p. 208, 1989.

[1808]MAZEAUD (H. L. J.) et CHABAS (F)., *Leçons de droit civil, les Obligations*, 9ème éd., Montchrestien, 1998, p. n° 737.

[1809] Com. 18 déc.1979, *Bull. civ*. IV, n° 339 ; *RTD civ*., 1980,p. 780, obs. G. COMU.

[1810]TERRE François., SIMLER Philippe) et LEQUETTE Yves, *Les obligations,* Précis, 11ème éd., Dalloz, 2013 ; CHABAS, Cécile, *L'inexécution licite du contrat*, L.G.D.J., 2002, p. 426, n° 462

[1811] Des clauses peuvent valablement prévoir que l'échec ouvre droit aux parties à la résiliation du contrat, comme elles peuvent aussi stipuler dans la convention, une clause de sauvegarde.

[1812] On sait que l'imprévision à la différence de force majeure ne rompre pas le contrat.

amenés à résoudre certains contrats par la résiliation ou suspension pour cause de surendettement par exemple du débiteur ou sa cessation de paiement.

Pour concilier la nécessité de sauvegarde et l'indispensable renégociation du contrat, les juges sont amenés très souvent à imposer[1813], aux parties de renégocier leur contrat sous l'égide d'un "facilitateur", ou d'un "observateur", ou bien d'un "administrateur"[1814]. Dans tous les cas, ce tiers nommé aura pour mission de faciliter la rencontre des intérêts des parties. Au pire, en cas d'échec de renégociation, le juge peut prononcer l'annulation du contrat ou la suspension de son exécution. Néanmoins, la jurisprudence considère qu'avant de se prononcer au fond, sur la vie ou la mort du contrat, qu'il est demandé au juge de procéder à un examen minutieux de toutes les formules de réadaptation et choisir la plus convenable si elle existait, l'imposer d'office aux cocontractants, et si elle n'existait pas, prononcer alors l'annulation[1815].

B. La révision légale :

À coté de la révision conventionnelle et juridictionnelle, la loi peut obliger les parties à revoir leur convention. C'est ainsi que la loi du 13 juillet 1992 fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours a crée, outre un droit de résilier le contrat par l'acheteur, une obligation de proposer à l'acheteur une modification, lorsque avant le départ, le respect d'un des éléments essentiels du contrat est rendu impossible par suite d'un événement extérieur qui s'impose au vendeur. Après le départ, le vendeur doit, de la même façon, proposer des prestations en remplacement de celles qui ne sont pas fournies. La loi libère ainsi le vendeur de son obligation de livraison conforme et propose une offre obligée de modification aux parties[1816].

[1813] Dans ce sens TERRE François., SIMLER Philippe) et LEQUETTE Yves, *Les obligations, op. cit., n° 449. Ces auteurs ont pu témoigner que, « dans la pratique, les juges du fond n'hésitent pas à exercer une pression sur les parties afin qu'elles explorent toutes les possibilités de réaménagement de leur contrat et parviennent à un nouvel accord ».*

[1814] Sur ce point, Mestre Jacques, obs. sous Paris, 5 mai 1988, *Gaz Pal*, 1988, p. 578, note J- MARCHI.

[1815] Paris, 28 sept. 1976, *JC* 1978 II 18810. Dans le même sens, TGI Paris, 16 nov. 1988, *Gaz Pal,* 1988, 2, p. 798, note J. CI. Fourgoux, ici la difficulté d'exécution du contrat a conduit le juge de designer un administrateur judiciaire afin de trouver un commun accord. Notons qu'à l'espèce le contrat prévoyait une clause de sauvegarde et avant de s'y prononce la Cour d'Appel de Paris avait renvoyé les parties sous l'égide de l'administrateur judiciaire à aller renégocier.

[1816]LECUYER (H.), « La modification unilatérale du contrat », *in L'unilatéralisme et le droit des obligations* (colloque du 09 janvier 1998), sous la direction de Ch. JAMIN et D. MAZEAUD, coll. Études juridiques, Economica, 1999, p. 47 et s.

Par ailleurs, l'obligation de renégociation du contrat est aussi bien implantée dans le droit de procédures collectives que nous venons de voir ci-dessus (v. p. 418 et s.).

Ceci étant, que la renégociation soit prévue par un contrat ou que le droit positif l'offre à tous les contractants qui voient l'économie de leur contrat bouleversée, il n'en reste pas moins qu'à chaque fois, il faut prévoir les critères d'obtention de ce droit[1817]. À cet effet, il faut souligner deux (2) sortes de critères qui nous paraissent justes : objectif et subjectif. Le premier d'ordre objectif consistera de déterminer, à partir de quand le droit nait-il ? Il s'agit du seuil de l'imprévu, c'est-à-dire de quel seuil le débiteur peut-il considérer que l'économie du contrat est bouleversée ? Ce seuil nous parait atteint lorsque se présente un changement manifestement excessif dans la circonstance du contrat. C'est le cas lorsqu'il y a un bouleversement de l'économie contractuelle[1818].

La jurisprudence a eu l'occasion de s'y prononcer dans un arrêt en matière de consommation. Les arrêts retiennent une règle selon laquelle, « le contrat de cautionnement est manifestement excessif lorsqu'il oblige la caution à se départir chaque mois d'une somme excédant 30% de ses revenus disponibles »[1819]. Nous tentons de défendre que, la renégociation doit être de droit, toute les fois qu'un excès disproportionné est constaté.

Le second, le critère subjectif tiendra à observer l'origine du bouleversement et le comportement du débiteur. Est-il oui ou non responsable ? Si oui ou non a-t-il commis une faute ? L'imprévision sera uniquement valable lorsque l'événement se réalise en dehors de l'intervention des parties, et qu'aucune des parties ne peut être considérée comme directement ou indirectement responsable à sa réalisation[1820]. Si le bouleversement économique du contrat n'est pas imputable au débiteur, il faudrait qu'il soit également de bonne foi. La mauvaise foi du débiteur le privera de tout droit à la renégociation. L'adage

---

[1817] Voy. note, STOFFEL-Munck (Ph.) *Regard sur la théorie de l'imprévision, vers une souplesse contractuelle en droit privé français contemporain*, p. 109 et s.

[1818] Jamin, *op. cit*., p. 53

[1819] Wawogne, note sous Civ, 1ère, 22 oct. 1996, *D.* 1997, p. 515.

[1820] Sur ce sujet, BRUZIN, I, *L'imprévision en matière contractuelle*, thèse, Bordeaux, 1922, p. 188.

« *fraus omnia corrumpit* »[1821] doit, là aussi, pouvoir bloquer la renégociation, s'il est avéré.

Cependant, a été posée la question de savoir si l'ouverture d'une renégociation suspend l'exécution du contrat initial. La réponse est non dans la mesure qu'il est admis que le droit de renégociation ne libère pas nécessairement les parties du contrat. Elle n'est pas une cause libératoire honnêtement parlée. Pour la justice contractuelle, les parties restent soumises, et le contrat produit tous ses effets dans cette période de renégociation et d'incertitude à moins qu'une clause prévoie sa suspension[1822]. De même, le contrat initial ne disparait pas. À l'issue de la révision, les parties restent soumises au même contrat. Il y a eu juste une modification du contrat, et non pas une novation aboutissant à la création d'une obligation nouvelle, d'un nouveau contrat sur un ancien renégocié[1823], même si certains auteurs pensent que l'adaptation a pour effet de faire disparaitre l'obligation essentielle du contrat à *posteriori* de disparaitre le contrat lui-même[1824]. Ce sera le cas sans doute, si une clause prévoyait la novation.

À ce stade, on voit que le droit de renégociation est ancré dans le droit privé. Toutefois, « l'excès dans toute chose étant nuisible », la prudence doit s'imposer, lorsqu'on reconnait ou tente de plaider à un "droit général à la renégociation" [1825] dans la mesure où l'on risque de sucer du contrat son substance de sécurité[1826].

§ II. La réfaction du contrat :

En cas d'inexécution partielle des obligations du débiteur, la réfaction du contrat permet au juge en vertu d'un pouvoir spécial d'écarter la résolution du

---

[1821] Sur ce principe général du droit, voy., LIET-VEAUX et THUILLIER, *Le droit de la construction*, 11ème éd., 1994, p. 431

[1822] Dans ce sens, OPPETIT (B.), « L'adaptation des contrats internationaux aux changements de circonstances : la clause de hardship », *Clunet* 1974, p. 807.

[1823] Dans le même sens, TANAGHO S., *De l'obligation judiciaire, étude morale et technique de la révision du contrat*, thèse, L.G.D.J., t. 64, 1965.

[1824] En ce sens FRANCON, « Les clauses de hardship », *in Les troubles d'exécution du contrat en droit français et droit allemand*, Heidelberg, 1981, p. 308 et s.

[1825] Pour une plaidoirie à un droit général à la renégociation en cas d'imprévision, voy. CHABAS, Cécile, *L'inexécution licite du contrat*, L.G.D.J., 2002, p. 421.

[1826] Pour la notion de la sécurité du contrat, voy. DEMOGUE (R.), « Des modifications aux contrats par volonté unilatérale », *RTD civ.* 1907, p. 245 et s.

contrat et de prononcer sa réfaction. Elle constitue en ce sens, une mesure de rééquilibrage du contrat, qui se distingue des dommages-intérêts attribués au titre de la responsabilité contractuelle pour réparer le préjudice. À défaut de pouvoir la manier, on se contentera de préciser son domaine (I), son étendue (II) et l'effet d'une clause de réfaction (III).

I. Domaine de la réfaction:

Jadis réservée par le commerce international, notamment la vente, la réfaction peut être demandée aussi bien par l'acheteur que par le vendeur mais surtout, elle peut être imposée par le juge saisi d'une demande de résolution de la vente. Ce dernier peut s'immiscer dans la relation contractuelle, généralement par une diminution de prix permettant de rétablir une certaine proportionnalité et de maintenir le contrat. Ce procédé ne repose sur aucun texte normatif mais est largement admis par les usages du commerce. Dès lors, en matière commerciale, non seulement le juge n'est pas tenu de répondre favorablement à une action en résolution mais il peut également procéder d'office à la réfaction du contrat, quitte à renforcer le sentiment d'incertitude du créancier demandeur[1827].

Néanmoins une distinction importante est à relever entre l'action en diminution du prix en cas de vices cachés et la réfaction. À la différence de cette dernière, le choix dont dispose le plaidant entre l'action estimatoire et l'action rédhibitoire peut être imposé au juge par les parties. Cela constitue une exception au pouvoir modérateur du juge, les parties décidant alors de leur propre initiative du maintien ou non du contrat.

II. L'étendue de la réfaction:

De par son développement, fruit de sa séduction, il faut notamment ajouter que ce procédé judiciaire ne se limite plus exclusivement à la vente commerciale. La réfaction constitue désormais une sanction pouvant être mise en œuvre tant en présence d'un déséquilibre contractuel que d'une illicéité contractuelle, en vue de sauver le contrat d'une inexécution ou d'une annulation[1828].

[1827] GRAS Nicolas, *Essai sur les clauses contractuelles*, thèse, 2014, Université d'Auvergne-Clermont-Ferrand 1, p. 235

[1828] ASUNCION DE LA PLANES (K.), *La réfaction du contrat*, Thèse, Perpignan, LGDJ, 2006.

Pour la jurisprudence, la fausseté partielle de la cause n'entraîne pas l'annulation de l'obligation, mais sa réduction à la mesure de la fraction subsistante[1829].

III. Clause de réfaction :

Pour terminer, on sait que l'insertion d'une clause de réfaction au sein du contrat a, sans nul doute, une influence au moins psychologique sur la décision du juge qui n'hésitera pas à la prononcer si une clause du contrat l'encourage. Dans cet esprit, la clause de réfaction n'a alors pour effet que de légitimer la pratique de la réfaction judiciaire.

Alors même qu'il s'agit d'une véritable modification judiciaire du contrat, contestée par une partie de la doctrine, la réfaction est désormais largement admise en jurisprudence. Comme il a pu être précisé précédemment, le juge a le pouvoir de recourir à la réfaction en cas d'inexécution partielle du contrat. Dès lors, rien ne s'oppose à ce que la licéité de la clause de réfaction soit reconnue. Ici encore, une telle clause a simplement pour effet de conforter le juge dans l'expression de l'un de ses pouvoirs. Néanmoins, elle ne saurait encourager le juge à recourir à cette forme de sanction qu'en présence d'une inexécution partielle, et non totale ou fondamentale[1830].

§III. Le droit de disposition de la marchandise :

Il est reconnu à l'article 12-5 de l'Acte uniforme, parmi les prérogatives du transporteur, en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, qu'il peut procéder au déchargement de son véhicule et soit mettre à garde la marchandise, soit au pire la vendre lorsqu'il est nécessaire. Nous l'avons vu, que le transporteur en informe au préalable l'ayant droit[1831]. Le transporteur libère son véhicule, et le transport est réputé terminé.

On retrouve les mêmes règles aux articles 534 du Code CEMAC, et 16 C.I.E.T.R.M.D. ; *Idem* à l'international, dans la CMR, article 16 al.2, 3 ; Les

---

[1829] Cass. civ. 1ère 11 mars 2003 n°99-1262 ; *RDC* décembre 2003, n°1 p. 39 obs. D. Mazeaud ; *RTD civ*. 8 avril 2003, n° 2 p. 287 obs. J. MESTRE et B. FAGES ; *JC* G 11 juin 2003, I, n° 24, 1097 note J. ROCHFELD.

[1830] GRAS Nicolas, *Essai sur les clauses contractuelles*, thèse, 2014, Université d'Auvergne-Clermont-Ferrand 1, p. 242

[1831] Sur ce point, p. 81 ; cette formalité est obligatoire. C'est en tout cas l'interprétation donnée à l'art. 12 al. 5 de l'Acte uniforme. En ce sens, on sait qu'il se détache de l'art. 14 de la CMR, qui n'impose pas cet avis de l'ayant droit, mais de choisir entre demander des instructions d'abord et le déchargement d'office. V. p. 82, 111, et s.

Règles de Rotterdam, article 48 ; En France, l'art. L. 133-4 du Code de commerce.

L'intérêt du droit de disposition ici est : d'un contrat initial de transport, naisse un contrat de dépôt, ou un contrat de vente du transporteur, une libération nonobstant l'inexécution, sans renégociation, ni réfaction, mais tout de même une tacite modification du contrat par la force des choses. Ce phénomène n'est pas sans nous rappeler d' « adaptation automatique du contrat »[1832].

SECTION II. La rétractabilité unilatérale :

Pour permettre par exemple à une partie présumée faible, de se dégager d'obligations contractées sans réflexion suffisante, le législateur a permis à celui-ci de se rétracter. Le droit de rétractabilité est nécessairement légal et conventionnel. C'est le cas de rétractation d'une offre de contracter, le dédit conventionnel, le droit de repentir du consommateur, etc.

§I. Le régime de la rétractabilité unilatérale :

La définition (I) sera suivie par les caractères de rétractabilité unilatérale (II).

I. La définition :

M. CORNU, analyse le principe de la rétractation unilatérale en une "manifestation de volonté contraire par laquelle l'auteur d'un acte ou d'une manifestation unilatérale de volonté entend revenir sur sa volonté et la retirer comme si elle était non avenue afin de la priver de tout effet passé et à venir"[1833]. De même, note cette fois M. BARRERE, c'est la « substitution de l'expression d'une volonté actuelle différente de la déclaration antérieure que le sujet avait lui-même formulée »[1834]. Le mot rétractation vient du latin « *retractatio* », qui signifie remaniement, c'est donc le remaniement, la correction de notre propos ; « *retractare* », c'est dire remanier.

[1832] Voy. ROUHETTE G., « La révision conventionnelle du contrat », *Rev. Int. Dr. Com.*, 1986/2, n° 17.

[1833] CORNU (G.), *Vocabulaire juridique*, association H. CAPITANT, 2ème éd., PUF, 1990

[1834] BARRERE (J.), « La rétractation du juge civil », *Mélanges HEBRAUD*, 1981, p. 1

De cette définition classique, la rétractation n'est pas un concours de volontés mais un acte unilatéral[1835]. Il s'en déduit que l'action de se rétracter n'existe que lorsque cette volonté est incompatible avec une autre volonté manifestée antérieurement par le même individu. Dès lors, on comprend pour qu'il y ait rétractation, il faut qu'il ait substitution par son auteur de cette volonté à celle précédemment exprimée.

II. Le caractère de la rétractation :

Dans la pratique, la rétractation se dissimule sous d'autres vocables, tels que révocation, renonciation, repentir, désistement, dénonciation ; Ces derniers n'impliquent pas exactement édulcorent le caractère péjoratif de désaveu, de remaniement qui s'attache généralement au mot rétractation. La rétractation parce qu'elle exprime une volonté unique et présente de ce fait un caractère unilatéral se distingue du « *Mutuus dissensus* », qui est décrit par M. VATINET comme étant, le « fruit d'un accord passé entre les parties pour mettre fin à l'accord qu'elles avaient elles-mêmes conclu »[1836]. Examinant le droit de rétractation à son tour, Mme Solange MIRABAIL, conclut que : « la genèse de l'acte décisionnel comporte quatre étapes : conception, délibération, décision et exécution. L'absence de délibération préalable ou une délibération soit insuffisante, soit faussée par des données erronées, amène l'auteur d'une manifestation de volonté à vouloir la rétracter lorsqu'il a pris conscience de son erreur et par suite à lui substituer l'expression d'une volonté nouvelle, produit d'un processus de formation normale ».

La rétractation peut aussi concerner une volonté collective, mais attention, pas bilatérale[1837], car, tout en exprimant la volonté d'un groupe, cette volonté se présente comme une volonté unique, puisque dans le processus de sa formation, les volontés individuelles d'où elle est issue perdent leur indépendance et s'effacent pour donner naissance à une volonté autonome distincte de ses composantes[1838]. La rétraction, suppose donc :

[1835] Elle s'avoisine à la théorie du retrait des actes administratifs chez les publicistes : acte administratif par lequel, l'administration entend annuler un acte qu'elle avait déjà édicté, et faire disparaitre ses effets : (retrait rétroactif).

[1836]VATINET, (R.) « Le mutuus dissensus », *Rev. Trim. Dr. Civ*. 1987, p. 256.

[1837] La conception selon laquelle, il existerait des « rétractations bilatérales », doit être rejetée ; Dans le même sens, LEFORT (D.), *La rétractation des Actes juridiques en droit privé français. Contribution à l'étude de la formation des Actes juridiques*, thèse dactyl. Paris II, 1980

[1838]MIRABAIL, Solange, *La rétractation en droit privé français*, préface de Jean-Pierre MARTY, LGDJ, 1997, p. 3

- Un acte unilatéral : une expression de volonté émanant d'un sujet de droit par lequel, il rectifie et revient sur cette expression antérieure laquelle, elle superpose une expression nouvelle. De ce fait, elle suppose un acte personnel.
- Qu'un même sujet de droit, manifeste deux volontés incompatibles : cet élément essentiel de rétractation se conçoit lorsque les deux volontés exprimées sont incompatibles quant à leur coexistence.
- Qu'il y'ait substitution d'une volonté nouvelle : cette volonté nouvelle se substituera alors sur la volonté dors et déjà exprimée, conduisant à l'effacement et de cette derrière et ses effets.

Unilatéralité, incompatibilité et substitution sont les trois éléments dont la conjonction permet d'identifier la rétractation et de la séparer ainsi d'autres opérations voisines. Autre phénomène qui la caractérise, la rétractation « ne désigne pas un comportement strictement juridique » ; Elle correspond à un « phénomène de volonté qui peut être occasionnellement juridique dans la mesure où il est susceptible de produire des effets de droit »[1839].

§II. La rétractation à exécution licite :

Ceci distingue des volontés rétractables sans condition et celles non rétractables ou que dans une certaine condition stricte.

Selon nos enseignements, certains droits de rétractation remontent à l'époque du Code civil ou même antérieurement : celui de révoquer soit un testament, soit une donation entre époux ou celui de rétracter une renonciation à succession. Lors de sa rédaction, ils correspondaient à des hypothèses très exceptionnelles.

Aujourd'hui, force est de reconnaitre que, le panorama juridique a changé ; ces situations dérogatoires se sont multipliées, à tel point que, dans le domaine du droit de la consommation, l'octroi au consommateur d'un droit de repentir légal est presque devenu le principe.

Les motifs pour justifier l'existence d'un droit de repentir sont souvent pour protéger une partie présumée faible ou pour permettre la remise en cause d'une décision prise alors que son auteur ne pouvait pas disposer de tous les

[1839]Pour savoir dans quelle mesure elle est juridiquement efficace, voy. MIRABAIL Solange*, La rétractation en droit privé français*, LGDJ, *op. cit*, p. 4 et s.

éléments d'information utiles, ou bien de permettre à ce dernier de revenir sur sa décision pour l'adapter à des circonstances nouvelles.

Au delà des consécrations, légales, jurisprudentielles[1840], la rétractation de source conventionnelle est de plus en plus courante. Elle résulte notamment d'une clause de dédit, et d'une vente à réméré.

II. La clause de dédit :

La clause de dédit qui donne naissance à la faculté conventionnelle de dédit, peut être définie « comme une stipulation aux termes de laquelle l'une des deux parties ou les deux se réservent la faculté de se départir du contrat dans un délai déterminé »[1841]. Elle permet à son bénéficiaire de se dédire, c'est-à-dire d'effacer par volonté unilatérale le contrat.

Son utilisation répond en général au désir de celui qui veut arrêter une affaire sans disposer des éléments d'information et du temps de réflexion qui lui seraient nécessaires pour prendre une décision irrévocable. Elle est, ou peut être, un facteur de moralisation du contrat[1842]. Dans son exercice, le dédit se confond rapidement avec la rupture brutale du contrat, chose interdite. En effet, pour qu'on puisse parler de rupture brutale, il faut au préalable, une relation établie. Pour la Cour de cassation, trois (3) paramètres permettent cela : habituelle, suivie et stable. À ce stade, pour s'en sortir, il faut observer un préavis de trois (3) mois d'usage en transport ou en location[1843]. C'est ainsi que la rupture des relations par le client au bout de 26 ans ne pouvait être considérée comme brutale dès lors qu'il avait accordé un préavis de 24 mois, bien loin de 3 mois servant de référence[1844].

[1840] Attention, la rétractabilité émanant du juge est rare. Pour l'illustration sur ce sujet, voy., BENABENT (A) *op. cit.,* n° 487

[1841]MIRABAIL Solange*, La rétractation en droit privé français*, préface de Jean-Pierre MARTY, LGDJ, 1997, p. 117

[1842] Sur ce point, BOYER (L), « La clause de dédit », *Mélanges* RAYNAUD, 1985, p. 41.

[1843] Contrat type location, version de 2014 ; Contrat type général, 2017

[1844] CA Paris, Pôle 5, ch. 5, 14 déc. 2017, n° 16/04578, Tible Transports C./ Docks et Matériaux de l'Ouest ; obs. *BTL*, n° 3674, 22 janv. 2018

III. Le pacte de réméré :

C'est un pacte par lequel le vendeur se réserve de reprendre la chose vendue, moyennant la restitution du prix principal et le remboursement dont il est parlé à l'article 1673[1845].

Il résulte de cette définition même que la vente à réméré ne doit pas être confondue avec la clause de rachat en vertu de laquelle, dans une vente publique de meubles l'objet est retiré de la vente pour le compte du vendeur, ou repris par lui faute d'enchères assez élevées[1846]. Le pacte de réméré crée donc un droit de rétractation au profit du vendeur qui, sous certaines conditions, a la possibilité d'effacer unilatéralement l'acte initial. De plus, contrairement à ce que pourrait laisser croire le terme de « rachat », il ne s'agit pas, pour le vendeur, de la faculté de racheter la chose vendue et d'en redevenir propriétaire par une seconde vente consentie par son propre acquéreur. En raison de l'ambigüité et même de l'inexactitude du mot réméré qui étymologiquement implique un rachat, lui est en général préférée la dénomination de retrait conventionnel[1847]. L'expression paraît plus adéquate parce que le pacte du réméré joue à la manière d'une condition résolutoire[1848]. La Cour de cassation s'affirme dans le même sens, dans un arrêt du 24 octobre 1950 : « Attendu que la faculté réservée au vendeur lors du contrat de vente, de reprendre la chose vendue, exercée conformément à la loi, ne donne pas lieu à une seconde vente dans laquelle le vendeur primitif deviendrait à son tour acheteur ; que son exercice constitue l'accomplissement d'une condition résolutoire replaçant les parties dans le même état où elles se trouvaient avant la vente ».

Ainsi, on voit que l'exercice du réméré a pour effet d'opérer la résolution de la vente "*ab. Initio*" [1849] avec pour conséquence, nous le savons, la remise réciproque comme si rien était.

[1845] Art. 1659 et 1673 C. civ.

[1846]MIRABAIL Solange*, La rétractation en droit privé français*, LGDJ, *op. cit*, p. 124 ; également MAZEAUD, *op.cit*., p. 197

[1847]AUBRY (C). et RAU (C), *Vente. Louage*, 6ème éd., 1952, Par ESMEIN (.) paragraphe 357.

[1848]MIRABAIL Solange*, La rétractation en droit privé français*, LGDJ, *op. cit*, p. 124.

[1849] Cette résolution anéantie rétroactivement à l'égard des parties et des tiers. Voy. MIRABAIL Solange*, La rétractation en droit privé français*, LGDJ, *op. cit*, p. 124

§III. Les conditions d'exercice de rétractation :

Pour être valable, l'exercice du droit de rétractation doit répondre à un certain nombre de conditions :

Tout d'abord les actes qui nécessitent une acceptation sont rétractables à partir du moment qu'ils sont acceptés par le destinataire. Ainsi, en matière contractuelle, l'offre de contracter, entendue par là, « une manifestation de volonté unilatérale dont l'effet spécifique est de créer au profit du destinataire, le pouvoir de former le contrat par son acceptation, cet effet se produisant que le destinataire soit une personne déterminée ou qu'il s'agisse d'une offre au public »[1850], est rétractable tant qu'elle n'est pas acceptée.

Dans le même sens, les actes unilatéraux, pour ceux qui sont réceptrices[1851], existe un laps de temps entre l'émission de volonté et sa notification, au cours duquel, l'acte n'est pas encore formé. Tant qu'il n'est pas formé, l'acte est révocable, car la volonté n'a pas créé ou reconnu des droits au profit d'autrui[1852].

La rétractation ne crée effet que lorsqu'elle est valablement formée. Pour que la rétractation triomphe, le droit doit être né (I) et existé au moment de l'exercice (II)

I. L'existence préalable du droit :

Le droit doit être né et existé au moment de l'exercice. Un droit de rétractation est né de la loi, du juge et de la convention des parties. La doctrine majoritaire situe les sources dans la loi et la convention ; leur origine ne peut être que légale ou conventionnelle[1853]. En effet, on ne peut conférer unilatéralement un droit de rétractation à une personne si celle-ci ne l'accepte pas. Dès lors, la formulation de réserves pourrait faire penser à la création unilatérale d'un droit de rétractation, mais, les réserves ne sont valables, on l'a vu, que dans la mesure où elles sont acceptées, de telle sorte que leur origine est conventionnelle (v. p. 102, opposabilité des réserves)

[1850] *Ibid*. MIRABAIL Solange*, La rétractation en droit privé français*, LGDJ, *op. cit*, p. 93

[1851] La raison est que les Actes réceptrices acquièrent leur perfection instantanément par la seule manifestation de volonté de leur auteur, de sorte aucun problème de rétractation ne peut se poser au stade de la formation des Actes de ce type.

[1852] *Ibid.* MIRABAIL Solange*, La rétractation en droit privé français*, LGDJ, *op. cit*, p.102

[1853] NAJJAR (I), « Donation entre époux, » *D. re. Dr. Civ.,* p. 187, n° 187

Les droits de rétractation, en raison de leur caractère dérogatoire, ne peuvent être perpétuels, ni soumis à la longueur de la prescription extinctive de droit commun. Leur durée de vie est réglée soit directement, soit indirectement par la loi pour les droits de repentir légaux et par la convention des parties pour la faculté de dédit ainsi que pour le réméré, avec un plafond légal de cinq (5) ans en ce qui concerne ce dernier[1854].

II. La validité de l'acte de rétractation :

En tant qu'acte unilatéral, la rétractation ne crée effet que lorsqu'elle est valablement formée. Comme tout contrat, elle doit émaner d'une personne capable, avoir un objet licite, une cause valable, un consentement excepté de vices : sont nécessaires donc pour la validité d'un contrat, le consentement des parties, leur capacité de contracter et un contenu licite et certain[1855].

Cependant, pour clore la partie, il n'existe pas un droit de se rétracter de son rétractation. Cela dit, le droit de rétractation est en règle irrévocable[1856]: c'est le principe de la non-rétractabilité[1857].

[1854] Article 1660 du Code civil.

[1855] Article 1128 du Code civil, issu de la reforme du droit des contrats (ancien article 1108 c. civil)

[1856] Une réserve doit être faite au niveau de la révocation d'un testament, d'une donation entre époux.

[1857] Voy., MIRABAIL Solange*, La rétractation en droit privé français*, préface de Jean-Pierre MARTY, LGDJ, 1997, p. 7 et s., 244 et s.

Conclusion 2ème partie :

Nous voilà au terme de notre 2ème partie, on retient qu'à défaut d'exécution volontaire ou dans l'hypothèse d'échec de la procédure simplifiée de recouvrement de créance, le créancier dispose de moyens de contrainte légaux pour se faire payer ; il s'agit des voies d'exécution.

En effet, le créancier de l'obligation inexécutée a toujours la possibilité d'exercer une action en justice pour demander que le débiteur soit condamné à exécuter son obligation par le biais de l'exécution forcée, par équivalent, par la résolution du contrat. La preuve est à la charge du demandeur. En règle et de façon générale, le créancier peut exiger l'exécution du contrat, sauf lorsqu'elle est impossible en droit ou en fait ; l'exécution ou, s'il y a lieu, les voies d'exécution exigeant des efforts ou des dépenses déraisonnables. L'exécution forcée n'est donc pas d'ordre public et est susceptible d'aménagement, mais est-il possible de stipuler par contrat que le créancier renonce à l'exécution, pour se contenter d'autres sanctions ? Les nouveaux textes n'en disent rien, ce qui justifie certainement la question et plus largement le débat. La jurisprudence n'est pas très claire sur la question [1858] . Le professeur DELEBECQUE enseigne à cet effet, dans *RDC* 2006, qu'il est certainement concevable de réduire par avance la gamme des sanctions et de limiter l'option du créancier entre l'exécution et les dommages-intérêts ou la résolution et les dommages-intérêts ou encore entre l'exécution ou la résolution, mais il serait plus hasardeux de supprimer toute option et spécialement de n'offrir au créancier que la voie des dommages-intérêts. Toutefois, le créancier peut raisonnablement en obtenir l'exécution d'une autre façon.

Il apparait à cet stade que la responsabilité contractuelle, nous a intéressé particulièrement, en tant qu'elle constitue une sanction de l'inexécution du contrat et qu'elle vient sanctionner le contractant qui n'a pas exécuté le contrat ou qui l'a mal exécuté. Pour prétendre une réparation, quel que soit le régime applicable, il faut démontrer une lésion et produire la preuve du fait générateur. Mais, comme on l'a vu, dans le système de transports, point n'est besoin de démontrer que ces dommages ou ce retard proviennent de telle ou telle faute commise par le transporteur. La faute du transporteur s'établisse d'elle-même, du seul effet de la responsabilité de plein droit, qui se caractérise

[1858]Voy. notamment sur les clauses portant renonciation à la résolution, cass. Com. 7 mars 1984, *JC* 1985, II, 20407, et la note

à la fois par une responsabilité retenue à partir de la seule constatation de l'inexécution et par l'obligation pour s'en exonérer, d'établir la cause précise du dommage. Lorsque cette cause est connue, il est admis que cette seule preuve ne pouvait suffire à exonérer le transporteur : il reste encore au transporteur à établir « sa diligence » ou plus précisément, son absence de faute vis-à-vis de la cause du dommage. Lorsque la cause du dommage n'est pas connue, le transporteur devient ce que la doctrine et la jurisprudence sont convenues d'appeler, « responsable de plein droit ».

Ainsi, lorsque l'inexécution d'une obligation contractuelle est établie, et qu'elle est en relation causale avec le dommage, soit que cette relation soit présumée, dans le cas du transporteur, la responsabilité contractuelle est engagée et le créancier pourra obtenir la réparation du préjudice subi[1859]. À moins que le transporteur n'établisse l'existence d'une cause d'exonération ou qu'il n'y ait une clause limitative ou exonératoire de responsabilité conventionnellement prévue[1860]et que l'ayant droit ne met pas en action la responsabilité contractuelle ou parce qu'il n'exige pas l'exécution dans le délai à partir du moment où il a eu, ou aurait dû avoir, connaissance de l'inexécution. Le transporteur peut donc renverser la présomption de responsabilité de faute qui pèse sur lui, en démontrant un cas de force majeure ou une autre cause exonératoire de responsabilité. Le transporteur n'est donc pas responsable de l'inexécution de l'une quelconque de ses obligations si elle prouve que cette inexécution est due à un empêchement indépendant de sa volonté, tel que notamment le fait du créancier, d'un tiers (puisqu'au regard de l'AUCTMR la faute doit avoir un caractère strictement personnel), le vice propre de la marchandise ou un cas de force majeure.

Aussi**,** le créancier ou le tiers peut agir en responsabilité quasi-délictuelle contre le transporteur. On sait que pour la faute quasi-délictuelle, la commission suppose classiquement trois (3) éléments : l'existence d'une imputabilité, la méconnaissance d'une norme générale de prudence et la

---

[1859] En matière maritime, le décret du 31 déc. 1966 (France) prévoit, art. 56 : le demandeur doit établir la réalité et l'importance des dommages dont il demande réparation. Normalement dans notre système, le transporteur devient automatiquement responsable à partir du moyen que l'obligation de déplacement n'a pas été exécutée ou a été mal exécutée. L'ayant droit n'a rien à fournir si ce n'était pas un constat d'inexécution. Au contraire c'est au transporteur d'établir la preuve que le manquement ne lui est pas imputable pour être exonérer où démontrer au pire le cas d'une force majeure. Le créancier de l'obligation n'a pas à établir quoi que ce soit de plus. Le contraire sera de favoriser de trop, le transporteur à notre sens.

[1860]Les clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité sont des conventions, passées préventivement avec la victime éventuellement. Elles sont généralement d'irresponsabilité (interdite), totale ou partielle, ou clauses de non-responsabilité (aussi interdite). Pour plus de détails voy, p. 342.

prévisibilité du dommage. Mais l'action de l'expéditeur contre le transporteur résultant de l'inobservation du contrat de transport international ne relève pas de la responsabilité délictuelle mais de l'AUCTMR, de la CMR [1861] des contrats types supplétifs, etc.

Il faut retenir que la responsabilité contractuelle dont –il est question, celle de l'article 1231-1 du Code civil, peut se cumuler avec les autres moyens offerts au créancier[1862]. Ceci dit, le créancier peut à la fois demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts sanctionnant l'inexécution et réparant le préjudice subi du fait de cette inexécution. Il pourrait aussi agir en responsabilité sans demander la résolution du contrat. De même, il pourrait exiger l'exécution forcée sans demander des dommages-intérêts.

La responsabilité du transporteur parait au début difficile à manier, mais au fil du temps, devient passionnante. N'est-ce pas cette étrange limitation légale qui libère le transporteur nonobstant l'inexécution. En gros, au lieu de payer le total dû, le transporteur responsable, n'indemnisera qu'à hauteur d'une somme fixée légale ou contractuelle. Les déclarations de valeur et d'intérêt spécial à la livraison, obstacles au même titre que la fraude du transporteur à l'indemnisation partielle, sont valables partout[1863]. Elles donnent lieu toujours au paiement d'un supplément de prix à convenir[1864]. Partout, une déclaration de valeur formulée de façon indiscutable dans un document contractuel autre que la lettre de voiture devrait produire son plein effet[1865]. On note que le seul effet de la déclaration de valeur est d'élever le plafond de l'indemnité du dommage matériel[1866], mais ne modifie pas les principes de responsabilité du transporteur, pas plus qu'elle ne permet d'obtenir des dommages-intérêts

---

[1861] CA Montpellier, 12 juin 2018, n° 16/02383, SAS Mayssa c/ Transports Rocca ; jugement déféré : Trib. Com. Perpignan, 16 févr. 2016 ; obs. *BTL*, n° 3696, 25 juin 2018, pp. 380-381.

[1862] Pour details, v. BUFFELAN-LANORE (Y), LARRIBAU-TERNEYRE (V), Droit civil, *Les obligations*, 14ème éd., Sirey, 2014, p. 460, n° 1224 et s.

[1863] L'article 23-6 CMR et article 18 de l'Acte uniforme.

[1864] On l'a vu, le débat sur la question de savoir si l'expression « contre paiement d'un supplément de prix à convenir », s'agissait d'une condition de validité de la déclaration. Il semble que non pour les juges français. Certains auteurs considèrent qu'elle indique seulement qu'il s'agit d'une prestation du transporteur dépassant les prestations normales et que, de ce fait, il a droit à une rémunération particulière ; voy., sur ce sens : *Lamy Transport*, 2008, t. 1, n° 858 ; CA Paris, 28 févr. 2001, *BTL,* 2001, p. 210. En tout cas, leur validité est subordonnée en France, en vertu de l'article 24 des contrats types général au complément de ce prix.

[1865] CA. Aix-en-Provence, 16 nov. 2006, *BTL*, 2006, p. 744.

[1866] Toutes les deux (2), elles ont au minimum l'avantage de donner plus que prévu par le plafond légal : 5000 FCFA/Kg en cas d'avarie ou perte ou le prix du transport en ce qui concerne le retard.

complémentaires pour trouble commercial. C'est à la technique de la déclaration d'intérêt à la livraison qu'il faut recourir pour obtenir réparation de ce second élément de préjudice.

En revanche, même lorsqu'un envoi a fait l'objet d'une déclaration de valeur, aucune indemnité n'est due si le transporteur justifie d'une des causes d'exonération prévues par l'Acte uniforme, la CMR et le droit interne français. En outre, en cas de faute intentionnelle ou inexcusable de sa part, le transporteur est tenu de réparer tous les éléments de préjudice. La faute délibérée, en tant que dol, et la faute inexcusable[1867] sont susceptibles de rendre la responsabilité du transporteur illimitée, seule la faute inexcusable étant équipollente au dol d'après l'art. L.133-8 du Code de commerce. Même disposition se trouve dans l'art. 29 de la CMR, la responsabilité du transporteur est illimitée en cas de faute dolosive, y compris commis par ses préposés ou bien la faute des personnes dont il doit répondre. En vertu de l'AUCTMR seule la faute dolosive ou inexcusable personnelle du voiturier produit un tel effet.

Une autre sanction non moins classique est « l'inexécution licite ». En effet, les parties se trouvent libérer du contrat nonobstant l'inexécution grâce à la procédure collective ou la force majeure. Face à une telle situation, il est interdit au débiteur de s'exécuter et si par malheur le créancier accepte une exécution malgré l'ouverture de la procédure, il sera condamné.

Dans le souci de rééquilibrer le contrat et d'éviter la résolution, la doctrine, la jurisprudence ont peu à peu, inventé et développé tout un arsenal de remède : le droit de renégociation, le droit de rétractation, la réfaction et le droit de disposition, qui doit permettre aux parties ou à l'une d'entre elles, de réviser, de refaire ou de se dédire.

[1867] « Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable ». Art. L. 133-8.

Conclusion générale :

La recherche d'équilibre dans le contrat de transport de marchandises par route dans l'espace OHADA, envisagée sous l'angle d'exécution et d'inexécution de la prestation essentielle du transporteur à savoir le déplacement de la marchandise a permis grâce un mélange à la fois interprétative et analytique, de comparer les différentes règles régissant la matière dans l'espace OHADA, en France et à l'international, *in fine* de ressortir les différences entre nos différentes sources, et de mettre en lumière la nécessaire vitalité du transport routier et son rôle de catalyseur dans le développement des pays de l'espace OHADA et la cohésion des populations.

En effet, si l'AUCTMR s'est largement inspiré de la CMR, il n'en demeure pas moins qu'il en corrige les faiblesses. Il en ressort notamment :

Au titre du délai d'action: Si tous les textes prévoient les délais pour agir, dans divers détails, il manque d'uniformité. D'abord sur les points de départ des délais, si certains textes distinguent le délai d'après l'action concernée[1868], d'autres déterminent le délai en fonction de l'arrivée du véhicule[1869] sous l'égide de l'Acte uniforme, le délai se compte à partir de la livraison de la marchandise (art. 25-1), ou du jour prévu pour la livraison, en cas de perte totale[1870]. Sur le délai de prescription , annal partout, sauf en transport aérien où le délai est biennal[1871], est porté à trois (3) ans en cas de dol ou de la faute équivalent au dol, sous l'égide de l'Acte uniforme de l'OHADA (art. 25), et la CMR (article 32), 5 ans pour le transport intérieur français, 2 ans en transport ferroviaire[1872].

Sur le calcul de l'indemnité : Alors qu'en France tous les éléments de préjudice sont indemnisables, l'Acte uniforme et la CMR n'accordent principalement la réparation que du seul préjudice matériel. Par rapport au montant du plafond, en fixant à 5000 F CFA/Kg de poids brut de la marchandise, l'AUCTMR se distingue de 8.33 DTS/ kg de la CMR, de 33 euros/ kg, ou de 20 euros/ kg de poids brut de marchandises manquantes en

---

[1868] RU-CIM, art. 58 § 2.

[1869] Conv. de Varsovie, art. 29.

[1870] Cass. com., 18 févr. 2003, *Bull. civ*. IV, n° 25.

[1871] Conv. Varsovie, art. 29-1 ; Conv. Montreal art. 35-1

[1872] Sur ce point, voy., les délais d'action, p. 304 et s.

France[1873]. Sur le même point, en cas d'avarie, contrairement à la Convention de Varsovie et celle de Montréal, qui prennent en compte le poids total envoyé, l'indemnité due au transporteur correspond, sous l'égide de l'OHADA à la dépréciation subie par la marchandise, uniquement la partie périe[1874]. La valeur de cette partie avariée est déterminée d'après le prix courant sur le marché des marchandises de même nature et qualité, ce qui n'est pas le cas pour la CMR[1875].

Au titre de la faute du voiturier : en France, la faute qualifiée écarte la limitation de la réparation du préjudice prévisible, dès lors qu'elle a un caractère direct, l'article 21-1 de l'AUCTMR ne prive le transporteur des dispositions qui l'exonèrent de sa responsabilité ou qui limitent l'indemnité due que si le dommage provient de sa faute personnelle qualifiée de dol ou inexcusable, de telle manière que le dol ou la faute inexcusable des préposés ou mandataires du transporteur n'a aucune incidence[1876].

Sur l'action directe du voiturier : alors que le système ne souffre d'aucune difficulté en transporteur intérieur français depuis 1998, par l'effet de la loi Gayssot, le droit OHADA et la CMR tanguent mais ne règlent pas l'équation. Pour permettre l'action directe, l'on songe parfois entre la solution offerte par leurs articles 13 et l'article 1798 du Code civil que le professeur Jacques PUTZEYS, plaide de l'appliquer *mutatis mutandis* aux transporteurs[1877]. Ce dernier code étant applicable dans la plupart des Etats membres de l'OHADA.

L'originalité du droit OHADA se trouve surtout dans sa gestion des conflits de lois et de juridictions : dans l'attribution des compétences juridictionnelles, les solutions manquent d'unité, les diverses options ouvertes au demandeur, la possibilité de stipuler des clauses attributives de compétence variant selon les textes. Sur la compétence *ratione loci*, l'Acte uniforme ne retient que le critère de la localisation de la marchandise et non celui de la personne des contractants. Concernant, la compétence *ratione materiae*, l'Acte uniforme, à l'image des conventions internationales, ne pose aucune règle particulière : il

---

[1873] Sur ce point, voy. p. 377 et s.

[1874] Sur ce point, voy. p. 378 et s.

[1875] Voy. les limites indemnitaires, p. 380 et s.

[1876] Sur ce point, voy. p. 395 et s.

[1877] Sur ce point, p. 240 et s.

faut revenir aux lois nationales[1878]. Le problème de conflits et d'interprétation nationaliste des textes ne posent jamais, puisque les actes uniformes s'appliquent directement dans les Etats membres et la CCJA est la Cour suprême commune, astuce qui n'existe nulle part au monde.

Sur le débat sur l'information sur la marchandise, c'est l'état apparent qu'on demande au transporteur de vérifier et non sa validité foncière. Les vices cachés ne sont pas concernés par la règle. La thèse selon laquelle, la présomption de l'article 10 - 4 Acte uniforme s'étend à l'expertise des marchandises [1879], nous semble excessive. Sur le devoir d'information, l'équilibre n'est pas rompu dans la mesure où la vérification est finalement supportée par les deux (2) parties, le transporteur matériellement et l'expéditeur supportant financièrement. Le devoir d'information de renseignement, d'aviser, etc.… apparait à plusieurs reprises en la matière ; la réglementation ne précisant pas le caractère oral ou écrit, nous pensons que l'essentiel est qu'il soit bien reçu et compris par la personne réceptrice.

Toujours dans cette quête d'équilibre dans le contrat de transport, des sujets brulants ont porté notre attention notamment, la problématique de livraison dans un délai conventionnel ou raisonnable dans un contexte d'insécurités, de coupeurs de routes, ou de dégradation ou absence totale de routes goudronnées, d'engorgement du trafic dans les centres villes, d'occupation anarchique des emprises des routes. L'incertitude sur le prix du transport dans un contexte d'augmentation constante du coût des carburants, la corruption des fonctionnaires, les rackets des forces de l'ordre etc. ; la vétusté du parc de véhicules et son inadéquation aux besoins de transport entraînant ainsi une concurrence au niveau des prix. L'insuffisance d'application des règles de droit notamment le Règlement n° 14 de l'UEMOA et l'inadéquation de l'AUCTMR au marché africain informel dominé par les tricycles et les pinassiers sur le fleuve, le transport mixte etc.

Les prestations matérielles et financières qui caractérisent le contrat de transport étant mises en balance, il en ressort que la complète égalité des rapports contractuels reste une utopie. Néanmoins, le droit OHADA, propulsé par le droit français et surtout la CMR européenne, cherchant à établir l'équilibre entre les obligations réciproques des parties, décide que lorsqu'un élément est inexécuté ou mal exécuté, le créancier ait droit soit à l'exécution

---

[1878] Sur les compétences d'attribution, voy. p. 295 et s.

[1879]Pour le revoir, p. 89.

par nature, si impossible à des dommages et intérêts, sous réserve d'un cas d'exonération. La limitation de réparation du dommage, présentée comme un moyen d'équilibre contre la lourde responsabilité pesant sur le transporteur, permet à celui-ci de ne payer que le montant du plafond légal ou conventionnel, sauf une déclaration de valeur de la marchandise ou déclaration spéciale d'intérêt à la livraison ou bien une faute imputable au transporteur. Le créancier pourrait voir son action bloquée également par la forclusion, la prescription, par un cas fortuit et ou être inquiété par le dépôt du bilan par son débiteur. Ce blocage temporel de l'action vise à pousser le créancier d'agir vite et éviter d'exposer le débiteur à une action illimitée. Toutefois, on peut éviter l'inexécution du débiteur par anticipation : c'est tout le sens, de l'exception d'inexécution par anticipation, la résolution unilatérale à risque et péril.

Lorsqu'en cours de l'exécution, un contrat devient déséquilibré, ce n'est pas grave, le rééquilibrage est possible grâce des dispositifs de révision, de réfaction, ou tout simplement de se dédire. C'est cela que les Anglo-saxons appellent: *« to go back on one's word »*. Ce rééquilibrage est actionné soit par le juge qui constate un déséquilibre, soit les parties, ou même la loi. Cette dernière est possible en matière de révision (révision légale), mais il n'y aura pas de réfaction légale.

Toujours pour soulager le fardeau de responsabilité qui pèse sur lui, le transporteur est armé de garanties de paiement qui vont de l'action directe, le droit de rétention au privilège spécial mobilier. Pour le reste, la possibilité du double paiement du prix par l'effet de l'action directe du voiturier n'est pas résolue, et ne semble dérangée les tribunaux malgré la sonnette d'alarme des chargeurs. Ce sont ces quelques aspects qu'il faudrait penser à aménager dans de futurs textes. Face au développement exponentiel de l'internet et du commerce en ligne, le droit des transports devrait avoir, encore et toujours, du moins faut-il le souhaiter, de beaux jours devant lui.

Recommandations :

Après une analyse critique et approfondie des problèmes du secteur routier malien et africain, de part et d'autre de la présente thèse, nous recommandons pour le salut de l'Afrique :

- L'élaboration d'un Code fluvial en République du Mali, pour combler le vide juridique en matière de transport fluvial.
- La professionnalisation de tous les acteurs notamment par appui et formation aux TPME. La promotion et large diffusion des textes en vigueur auprès des sujets (magistrat, transporteur, avocat, étudiants, chageurs, forces de l'ordre etc.)
- La reconnaissance du tricycle (*Katakatani*) comme moyen de transport à part entière et l'élaboration d'un texte spécial qui le réglemente. Ce texte doit définir le statut des conducteurs, la nature de leur prestation, etc.
- L'application correcte des textes, plus particulièrement le règlement n° 14 de l'UEMOA, sachant que la surcharge est la 1ère cause de dégradation de routes, elle-même cause des accidents et des retards de livraison.
- La construction et l'entretien des routes. Le développement des économies africaines passera inéluctablement par des investissements structurants dans le secteur des infrastructures. Selon une étude de la Banque mondiale, l'absence d'infrastructures de qualité ralentit la croissance des pays africains de 2% et limite la productivité des entreprises jusqu'à 40%. La population africaine paie jusqu'à deux (2) fois plus cher l'accès aux services. D'après la même source, l'Afrique devrait investir 5% de son PIB dans le secteur des infrastructures et 4% supplémentaires dans son entretien afin d'atteindre le taux de croissance de 7% nécessaire pour réduire la pauvreté de moitié.
- L'informatisation et automatisation des outils de trésorerie et de contrôle, pour lutter contre la corruption. Exemple, payer les droits de douane, impôts et taxes par automates ou en ligne via le « *mobile buy* », ou paiement par téléphone. L'Afrique est en avance sur ce moyen de paiement.
- La suppression pire et simple des barrages policier et gendarme, sources de rackets plutôt que de sécurité. Elle peut être compensée par des contrôles mobiles périodiques.

- La révision en neuf et respectif d'environnement le parc automobile trop vieux. On peut aussi durcir la politique de contrôle technique des automobiles et multiplier les centres de visite technique.
- La création d'une plateforme numérique (système de covoiturage européen, mais des marchandises) qui éviterait aux véhicules de rouler à vide, sachant que beaucoup part à vide du Mali pour les ports maritimes voisins. Cela permet de diminuer le coût et de préserver l'environnement.

Nous serons heureux de voir réaliser :

- Les travaux nécessaires pour le rétablissement de la ligne ferroviaire Dakar-Niger. Particulièrement le nouveau schéma institutionnel adopté en 2010 par le Mali et le Sénégal pour cet axe.
- L'axe 1 du Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCRP) « Promotion d'une croissance accélérée, durable, créatrice d'emplois et d'activités créatrices de revenus », ainsi que Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transports et du Désenclavement (PNTITD) élaborés et adoptés par le gouvernement du Mali.

Équation : **Comment aboutir au recouvrement rapide de vos créances dans l'espace OHADA ?**

Deux (2) procédures spéciales découlent de l'AUPSRVE : l'injonction de payer (à l'attention du transporteur) et celle de restituer ou de délivrer (à l'attention de l'ayant droit de la marchandise).

- **Procédure d'injonction de payer :**

L'article 1 de l'AUPSRVE a prévu un moyen simplifié de recouvrement des créances : la procédure d'injonction de payer. Cette procédure est relativement simple et s'applique lorsque les conditions suivantes sont réunies : la créance certaine, liquide et exigible. Ces trois (3) conditions sont cumulatives[1880].

[1880] CCJA, 2ème ch., n° 06, 25 août 2011, Burkina & Shell SA c. / Les syndics-Liquidateurs de Tagui SA, *Le juris Ohada* n° 3 / 2011, juil.-sept. 2011, p. 2, *ohadata J*-12-150, J-13-159

On y accepte lorsque la créance a une cause contractuelle[1881], à moins qu'elle ne résulte de l'émission ou de l'acceptation d'un effet de commerce ou d'un chèque revenu impayé[1882]. Il en va de soi, qu'une créance dont le montant est contesté et qui n'est pas une créance contractuelle ou liée à un effet de commerce, ne peut faire l'objet d'une injonction de payer[1883].

Pour lancer la procédure d'injonction à payer, il vous suffit d'introduire une requête en vertu de l'article 3 de l'AUPSRVE, accompagnée des pièces justificatives auprès de la juridiction compétente du domicile de votre débiteur. Si votre requête est fondée, le président rend une ordonnance (dans le mois qui suit le dépôt de la requête) que vous devez faire signifier à votre débiteur dans un délai de trois (3) mois, à peine de caducité de ladite ordonnance. Votre débiteur ainsi saisi dispose d'un délai de quinze (15) jours à peine de forclusion pour former opposition contre l'ordonnance à lui signifiée. Cette opposition soumet le litige à l'appréciation du juge qui a rendu votre ordonnance. À défaut d'opposition de la part de votre débiteur dans le délai de quinze jours (15) à lui imparti[1884], vous pouvez demander au greffe un certificat de non-opposition, lequel permettra d'apposer la formule exécutoire sur l'ordonnance qui a été rendue en votre faveur[1885]. Cette formule exécutoire vous donnera le droit de saisir les biens de votre débiteur et de faire vendre aux enchères publiques, afin de rentrer en possession de votre argent.

En revanche, du fait de ses caractères, la procédure d'injonction de payer est rarement admise en matière de transport, car le créancier de l'obligation de livraison ne remplit pas à ces conditions précitées : elle n'est donc ouverte qu'à l'égard d'un débiteur d'une somme d'argent. C'est ainsi que la CA de Libreville a jugé un litige relevant du juge de fond, la demande de remboursement effectuée par une personne ayant commandé des tuiles qui ne lui ont pas été livrées, la créance ne paraissant pas certaine[1886]. Le créancier

---

[1881] Dans ce sens, CA Abidjan, n° 71, 8 juin 2001, EMCM c. / Syndicat des copropriétaires de la Résidence Indinié, *Ecodroit*, n° 13-14 juil.-Août, p. 46 ; *ohadata J*-02-176, obs. J. ISSA-SAYEGH; v. *ohadata J*-02-82 et J-03-322

[1882] AUPSVE, art. 2

[1883] Dans ce sens, TGI, Bamboutos Mbouda (Cameroun), n° 02/CIV, 2 déc. 2004, PMUC c. / RCMT, *ohadata J*-05-118.

[1884] AUPSVE, art. 10

[1885] AUPSVE, art. 16 et 17

[1886] CA Libreville (Gabon), n° 30/09-10, 13 janv. 2010, N.A.C. c. / S. M, *ohadata J*-10-237.

d'une obligation non pécuniaire, telle que celle de livrer une marchandise doit suivre la procédure d'injonction de délivrer prévue par les articles 19 et suivants de l'AUPSVE[1887].

- **La procédure simplifiée d'injonction de restituer ou de délivrer :**

Pour obtenir rapidement restitution d'un bien meuble corporel déterminé. En vertu de l'article 19 AUPSVE, vous pouvez demander au tribunal compétent du domicile de la personne qui détient le bien en question de vous autoriser à servir à celle-ci une injonction de délivrer ou de restituer le bien[1888]. Si votre requête lui paraît fondée, le tribunal vous autorisera à sommer le détenteur du bien d'avoir dans un délai de quinze (15) jours : soit à transporter, à ses frais, le bien désigné en un lieu et dans les conditions indiquées ; Soit si le détenteur du bien a des moyens de défense à faire valoir, à former opposition[1889].

L'opposition formée dans un délai de quinze (15) jours soumet le litige à l'appréciation du juge qui a rendu votre ordonnance. En absence d'opposition dans ce délai, le greffe apposera sur votre ordonnance la formule exécutoire[1890]. Cette formule exécutoire vous permettra d'obtenir restitution forcée de votre bien corporel.

Enfin, cette procédure constitue un excellent complément des moyens d'exécution. Équilibrée, puisqu'elle permet à l'ayant droit, créancier du transporteur défaillant d'obtenir rapidement et à moindre coût un titre exécutoire. Elle est la contrepartie de la procédure d'injonction de payer propre aux obligations pécuniaires dont bénéficie le transporteur pour se faire payer rapidement du prix du transport. Elle se veut très rapide et dure environ 1 mois.

Fin

[1887] CA Abidjan, n° 438, 24 avr. 2001, A. A c. / A. A. V., *Ecodroit*, n° du 10 avr. 2002, p. 49, obs. anonymes. *Ohadata J*-02-91, obs. J. ISSA-SAYEGH.

[1888] AUPSVE, art. 20

[1889] AUPSVE, art. 23 et 25

[1890] AUPSVE, art. 27

Bibliographie

OUVRAGES GENERAUX :

1) AUBRY Charles et RAU Charles, *Vente. Louage*, 6ème éd., 1952.
2) ARMINJON Pierre, NOLDE Baron Boris, WOLFF Martin, *traité de droit comparé*, Paris, LGDJ, t. I, t. II, 1950, t. III, 1951.
3) ATIAS Christian, *Philosophie du droit*, 1ère éd., PUF 1999.
4) AUQUE Française, *Les baux commerciaux*, L.G.D.J., 1996.
5) AZEMA Jacques, *Le droit français de la concurrence*, PUF, Thémis, 1989
6) BAUDRY-LACANTINERIE Gabriel et WAHL Albert, *Traité théorique et pratique de droit civil, du contrat de louage*, 3è éd., t. 2, IIè partie, 1907.
7) BEHAR-TOUCHAIS Martine, VURASSAMY Georges, *Traité des contrats, Les contrats de la distribution*, L.G.D.J., 1999.
8) BEIGNIER Bernard et MIGNOT Marc., *Droit des suretés*, Montchrestien, 2008
9) BENABENT Alain,
10) *Droit des contrats spéciaux civils et commerciaux*, 10ème éd., LGDJ, 2013, 612 p.
11) *Les obligations*, Montchrestien, 9ème éd., 2003 ;
12) *Droit civil les obligations*, 8ème éd., Domat Droit privé, Montchrestien, 2001, 623 p.
13) Préface de CARBONNIER Jean, *La chance et le droit*, LGDJ, 1973, 231p.
14) BERTRAND Fages, *les obligations*, 4ème éd., LGDJ, 2013, 528 p.
15) BITSAMANA Hilarion Alain, *Dictionnaire OHADA*, 2007, Congo, 394 p.
16) BLACKSTONE William, *Commentaries, on the Laws of England*, University d'Oxford, 1765.
17) BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, *Traité de Droit Maritime*, 2ème éd., LGDJ, Paris, 2010, 709 p.
18) BONNECASE Julien, *Supplément au traité théorique et pratique du droit civil de G. BAUDRY-LACANTINERIE*, tome V, Sirey, 1906
19) BOUSCAREN Christian et GREENSTEIN Rosalind, *Les bases du droit anglais*, Ophrys, 2000, 520 p.
20) BOY Laurence RACINE Jean Baptiste, SIRIANEN Fabrice (dir.), *Sécurité juridique et droit économique*, Larcier, Bruxelles, 2008, 586 p.

21) BRISSAUD Jean, *Manuel d'histoire du droit privé*, de Boccard, 1935, 916 p.
22) BUFFELAN-LANORE Yvaine, LARRIBAU-TERNEYRE Virgine, *Droit civil, Les obligations*, 14 éd., Sirey, éd. Dalloz, 2014, 1077 p.
23) CABRILLAC Michel, MOULY Christian., *Droit des sûretés*, 10e éd. LexisNexis, 2015, 851 p.
24) CACHARD Olivier, *Droit du commerce international*, LGDJ, 2010, 781 p.
25) CAPITANT Henri TERRE François, LEQUETTE Yves, *Les grands arrêts de la Jurisprudence civile*, 12ème éd., Dalloz, t. 1, 2007 et t. 2, 2008
26) CAPITANT Henri, *Cours du droit civil approfondi : Les contrats*, Les cours de droit, 1935 1936.
27) CARBONNIER Jean, *Les obligations*, Paris, PUF, 22ème éd., 2000
28) CATALA Nicole, *La nature juridique du payement*, préf. J. CARBONNIER, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 25, 1961, 355 p.
29) CERMOLACCE Arnaud, *Cause et exécution du contrat*, pref. J. Mestre, PUAM, 2001, 425 p.
30) CHAABAN Rana, *La caducité des actes juridiques*, Étude de droit civil, préf. Y LEQUETTE, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 445, 2006, 624 p.
31) CHAPUT Yves, *Droit des entreprises en difficulté et faillite personnelle*, PUF, coll., droit fondamental, 1ère éd., 1996, 596 p.
32) COLLART DUTILLEUL François et DELEBECQUE Philippe, *Contrats civils et commerciaux*, 9ème éd., Dalloz, 2019, 1084p.
33) COLIN Armand. et CAPITANT Henri, *Cours élémentaire de droit civil français*, tome II, 10ème éd., Dalloz
34) CONSTANTINESCO Léontin Jean, *Traité de droit comparé*, LGDJ, tome I 1972, tome II la méthode comparative, 1974, tome III, 1983 p.
35) CORNU (G.),
36) *Vocabulaire juridique*, 2ème éd., PUF 1990.
37) *Étude comparée de la responsabilité délictuelle en droit privé et en droit public*, préf. Amiaud, Matot-Braine, 1951,…..p.
38) CUNIBERTI Gilles, *Grands système de droit contemporains*, 3ème éd., LGDJ, 2015, 418 p.
39) DAVID René, BLANC-JOUVAN Xavier, *Le droit Anglais*, 9ème éd., PUF, 2001, 127 p.
40) DAVID René, GUTTERIDGE (H.C.) et WORTLEY (B.A), *Introduction à l'étude du droit privé de l'Angleterre*, Librairie du Recueil Sirey, 1948, 480 p.

41) DAVID René et JAUFFRET-SPINOSI Camille, *Les grands systèmes du droit contemporains*, 11ème éd., Dalloz, 2002, 566 p.
42) DEKEUWER-DEFOSSEZ (F.), *Droit commercial*, 7ème éd., Montchrestien, 2001.
43) DELEBECQUE Philippe, *Contrat d'entreprise*, Dalloz Collection Connaissance du Droit, 1993, 126 p.
44) DELEBECQUE Philippe, PANSIER Fréderic-Jérôme, *Droit des obligations : contrat et quasi-contrat*, 8ème éd., LexisNexis, 2018, 477 p.
45) DEMANTE et COLMET DE SANTERRE, *Cours analytique du code Napoléon*, t. V, 18657.
46) DEMOGUE René,
47) *Le traité de droit civil, les obligations en général*, t.3, éd., Arthur Rousseau, Paris, 1923.
48) *Traité des obligations en général*, t. III, éd., Rousseau et Cie, 1923 ; Traité des obligations en général, t. VI, éd., Rousseau et Cie, 1931.
49) DEMOLOMBE Charles,
50) *Traité des contrats ou des obligations conventionnelles en général*, éd., A. Durand et L. Hachette et Cie, t. IV, 1872 ;
51) *Traité des contrats ou des obligations conventionnelles en général*, éd., A. Durand et L. Hachette et Cie, t. III, 1882.
52) DE PAGE Henri et DEKKERS René, *Traité élémentaire de droit civil belge*, 10 vols. 3ème éd., (1962-1972) p.
53) DERRIDA Fernand, GODE Pierre et SORTAIS (J. P.), *Redressement et liquidation judiciaire des entreprises*, 3ème éd., Dalloz, 1991, avec la collaboration de A. Honorat, 676 p.
54) DERRUPE Jean, *Droit international privé*, 9ème éd., coll. « mémentos Dalloz », Dalloz, 1990, 137 p.
55) DIFFO TCHUNKAM Justine, *Droit des activités économique et du commerce électronique : l'esprit du droit commercial général issu de la reforme du 15 déc. 2010*, éd., L'Harmattan, 2011, 374 p.
56) DONNEDIEU DE VABRES Henri, *Traité élémentaire de droit pénal et de législation pénale comparée*, 3ème éd., Sirey, 1947, 1059 p.
57) DOUCET Jean Paul, *Précis de droit pénal général*, Litec, Belgique 1976.
58) EL GAMMAL Mostapha Mahamad, *L'adaptation du contrat aux circonstances économiques (étude comparée de droit civil français et de droit civil de la république arabe unie)*, thèse, Paris, 1965, LGDJ, 1967, 344 p.

59) ENCINAS DE MUNAGORRI Raphael, *L'acte unilatéral dans les rapports contractuels*, préf. A. LYON-CAEN, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 254, 1998.
60) ESMEIN Adhémar, *Cours élémentaire d'histoire du droit français*, 4ème éd., Larose, 1901.
61) ETIENNEY Anne, *La durée de la prestation, Essai sur le temps dans l'obligation*, préf., T. REVET, LGDJ, t. 221, 2008, 784 p.
62) FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les contrats, Essai d'une théorie*, préf. J. Ghestin, LGDJ, t. 221, 1992, 573 p.
63) FAGES Bertrand, *Le comportement du contractant*, préf. J. Mestre, PUAM, 1997, 519 p.
64) FAURE-ABBAD Marianne, *Le fait générateur de la responsabilité contractuelle, contribution à la théorie de l'inexécution du contrat*, Préf. Philippe Rémy, Collection de la faculté de droit et des sciences sociales de Poitiers, n° 2, LGDJ, 2003, 548p.
65) FENET Pierre Antoine, *Recueil complet des travaux préparatoires du code civil*, 15 vol., Videcoq, 1827
66) FERRIER Didier, *Droit de la distribution*, LexisNexis, 2017, 548 p.
67) FIN-LANGER Laurence, *L'équilibre contractuel*, préf. C. THIBIERGE, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 366, 2002, 651p.
68) FLOUR (J.), AUBERT (J.L.) et SAVAUX (E.), *Les obligations*, t. 1, *L'acte juridique*, 9ème éd., 2000, Armand Colin.
69) FLOUR Jacques AUBERT Jean Luc et SAVAUX Éric, *Les obligations*, t.3, *Le rapport d'obligation*, 2ème éd., 2001, Armand Colin.
70) FORIERS Paul Alain, *Cours de droit des obligations*, ULB, Bruxelles,
71) FROMONT Michel, *Grands systèmes de droit étrangers*, 7ème éd., Dalloz, 2013, 288 p.
72) FROSSARD Joseph, *La distinction des obligations de moyen et des obligations de résultat*, préf. R. NERSON, LGDJ, « Bibl. dr .pr. », t. 67, 1965, 320 p.
73) GARO Philippe, *L'adaptation du droit de transports maritimes au droit du commerce électronique*, éd., PUAM, 2012, 588 p.
74) GARDOUNIS Emmanuel, *La détermination du prix dans le contrat (étude comparée entre le droit français et le droit hellénique*, préf. Christophe Jasmin, Bruylant, Bruxelles, 2007, 791 p.
75) GAZZANIGA Jean Luc, *Introduction historique au droit des obligations*, PUF, 1992, 296 p.
76) GHESTIN Jacques,
77) *Traité des contrats, La vente*, L.G.D.J., 1990, 1146 p.

78) *Traité de droit civil, La formation du contrat,* 3ème éd., L.G.D.J., 1993.
79) *Traité du droit civil*, *Les effets du contrat*, 2ème éd., 1994, LGDJ avec le concours de M. BILLIAU et Ch. Jasmin.
80) GHESTIN (J.), M. BILLIAU et Ch. Jasmin, *traité du droit civil, Les effets du contrat*, 3ème éd., L.G.D.J., 2001.
81) GHESTIN (J.), M. BILLIAU (M.), *Le prix dans les contrats de longue durée*, L.G.D.J., 1990.
82) GHESTIN (J.), HEUZE (V.), *Traité des contrats, La vente internationale des marchandises*, *Droit uniforme*, L.G.D.J., 2000.
83) GHOZI Alain, *La modification de l'obligation par la volonté des parties, Étude de droit civil français*, préf. D. Tallon, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 166, 1980, 274 p.
84) GOFFAUX Patrick*, dictionnaire élémentaire du droit administratif,* Bruylant, Bruxelles, 2006. 310 p.
85) GRYNBAUM Luc, *Le contrat contingent, L'adaptation du contrat par le juge sur habilitation du législateur*, préf. M. Gobert, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 389, 2004, 416 p.
86) GUYON Yves, *Droit des affaires, t. 1, Droit commercial général et sociétés*, 10ème éd., 1998.
87) GUYOT Paul, *Dol et réticence*, in Mélanges CAPITANT, 1939, p. 287
88) HAGUENAU Catherine, 1995, *L'application effective du droit communautaire en droit interne : analyse comparative des problèmes rencontrés en droit français, anglais et allemand*, Bruxelles, Bruylant/Éditions de l'Université de Bruxelles, 1995, 619 p.
89) HOUIN Roger, PEDAMON Michel, *Droit commercial*, 9ème éd., Précis Dalloz, 1990, p.
90) HUET Jérôme, *Traité de droit civil, les principaux contrats spéciaux*, 2ème éd., LGDJ, 2001, p.
91) JACQUET Jean- Michel, DELEBECQUE Philippe, CORNELOUP Sabine, *Droit du commerce international*, Dalloz, 2014, 920 p.
92) JASMIN Christophe (dir.), 2001, *L'harmonisation du droit des contrats en Europe*, Paris, Economica, 2001, 178 p.
93) JESTAZ (V) Philippe, *L'obligation et la sanction : à la recherche de l'obligation fondamentale*, in Mél. Raynaud, Dalloz, 1985.
94) JOSSERAND Louis
95) *De l'esprit des droits et de leur relativité – Théorie dite de l'abus des droits*, Paris, Dalloz, 1927 et 2ème éd., 1939.
96) KALLIMOPOULOS (G.), *Droit de la monnaie* (1993).
97) KAMTO Maurice, *Droit Administratif processuel au Cameroun*, éd., PUC, 1990.

98) LABARTHE Françoise, *La notion de document contractuel*, préf. J. GHESTIN, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 241, 1994.

99) LAITHIER Yves Marie, *Droit comparé*, Dalloz, « cours », 2009.

100) LAMBERT-FAIVRE Yvonne, *Droit des assurances*, 12e éd., Précis Dalloz, 2005.

101) LARROUMET Christian Droit civil, tome 3, *Les obligations, Le contrat*, 3ème éd., Economica, 1996 et 4ème éd., Economica, 1998.

102) LEGRAND Pierre, *Le droit comparé*, 5ème éd., PUF, 2016, 128 p.

103) LE TOURNEAU Philippe, *Droit de la responsabilité et des contrats, régimes d'indemnisation*, sous la direction de Philippe LE TOURNEAU, Dalloz action 2018/2019, 11ème éd., Dalloz, 2017, 2701 p.

104) LEVY Jean Philippe, CASTALDO André, *Histoire du droit civil*, 2ème éd. Dalloz, « Précis », 2010, 1620 p.

105) LOY (O.), *Traité de droit européen*, éditions du Juris-classeur, Paris, 1989-2005, p.

106) LYON CAEN Charles et RENAULT Louis, *Traité de droit commercial*, 4ème éd., t.3, 1906.

107) LYON-CAEN Gérard, PELISSIER Jean, SUPIOT Alain, *Droit du travail*, 17ème éd., Dalloz, 1994 et 18ème éd., 1996 p.

108) MACQUERON Jean, *Histoire des obligations*, Le droit romain, Ed. Fac. Aix-en-Provence, 1971 p.

109) MALINVAUD Philippe, *Droit des obligations*, 7ème éd., Litec, 2001.

110) MARTY (G.) P. RAYNAUD et JESTAZ Philippe, *Les sûretés, la publicité foncière*, 2ème éd., Sirey, 1987.

111) MALAURIE Philippe et AYNES Laurent, STOFFEL-MUNCK Philippe, *Les obligations*, 6ème éd., LGDJ, 2013, 864 p.

112) MARCEAU-COTTE Ariane, *Le nouvel Acte uniforme portant organisation des suretés*, sous la direction de P. CROCQ, éd. Lamy, 2012.

113) MARTY Gabriel et RAYNAUD Pierre, *Droit civil, Les obligations*, t. 1, Les sources, Sirey, 2ème éd., 1988, n°156, p. 155

114) MAZAUD Henri et Léon et TUNC André, *Traité théorique et pratique de la responsabilité délictuelle et contractuelle*, tomes III, 5e éd., Mont- chrétien, 1960, 1239 p.

115) MAZEAUD Denis,

116) *La notion de clause pénale*, préf. F. CHABAS, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 223, 1992.

117) *Leçons de droit civil*, T. II

118) MAZEAUD H. L. J. et CHABAS F., *Leçons de droit civil, les Obligations*, 9ème éd., Montchrestien, 1998

119) MERCADAL Barthelemy, MACQYERON, Jean-Marie, 2003, *Le droit des affaires en France. Principes et approche pratique du droit des affaires et des activités économiques*, Levallois-Perret, Éditions Francis Lefebvre, 2003.

120) MERCADAL Barthélemy, *Droit des affaires, droit commercial*, 15ème éd., Levallois-Perret, Éditions Francis Lefebvre, 2007.

121) MERCIER Pierre, L'Union européenne et la circulation des marchandises, Bale/Bruxelles (Helbing & Lichtenhahn / Bruylant), 1995.

122) MESTRE (J.) PUTMAN E. BILLAU M., *Traité de droit civil, sous la direction de Ghestin, Droit commun des suretés réelles,* LGDJ, 1996,

123) MIGNOT Marc, *Droit des suretés* et de la publicité foncière, 3ème éd., LGDJ, 2017, 696 p.

124) MILSON S. F. C., « *Historical Foundations of the Common Law* », Butterworth-Heinemann, 2014, 480 p.

125) MONTANIER (J.C.), *Les sources des obligations*, *1. Le contrat,* Collection « Le droit en plus », 1996.

126) MORVAN Patrick, *Le principe de droit privé*, Paris, LGDJ, Université Panthéon-Assas, 1999, 788.

127) NIYONZIMA, *La clause de monnaie étrangère* (1970)

128) PARANCE B. *La possession des biens incorporels*, préf. L. AYNES, avant-propos F. TERRE Bibl. de l'institut A. TUNC, t 15, LGDJ, 2008

129) PAULIN Christophe, *La clause résolutoire*, préf. J. Devèze, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 258, 1996

130) PERU-PIROTTE Laurence, DUPONT-LEGRAND Bénédicte, LANDSWEERDT Christie, *Droit du transport dans tous ses états : réalités, enjeux et perspectives nationales, internationales et européennes*, Larcier, Bruxelles, 2012, 319 p.

131) PICARD Maurice et BESSON André, *Les assurances terrestres en droit français*, T1 : le contrat d'assurance, 3è éd., 1970, LGDJ

132) PICARD et BESSON, *Les assurances terrestres en droit français*, T., I., 2ème éd.;

133) PICARD Maurice et BESSON André, *Les assurances terrestres en droit français*, *T1 : le contrat d'assurance*, 4e éd., L.G.D.J., 1975, 864 p.

134) PICOD Yves, *Le devoir de loyauté dans l'exécution du contrat*, préf. G. COUTURIER, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 208, 1989

135) PLANIOL Marcel, RIPERT Georges, BOULANGER Jean, *Traité élémentaire du droit civil*, *vol. 2 Obligations-Contrats-sûretés réelles*, tome II, 2ème éd., L.G.D.J. 1947.

136) POPINEAU-DEHAULLON Catherine, *Les remèdes de justice privée à l'inexécution du contrat, Étude comparative*, préf. M. GORE, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 498, 2008, 689 p.

137) PUECH Marc, *L'illicéité dans la responsabilité civile extracontractuelle*, préf. A. RIEG, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 129, 1973, 387 p.

138) RIPERT Georges, *La règle morale dans les obligations civiles*, 4ème éd., L.G.D.J., 1949, 421 p.

139) RIVERO Jean et WALINE Jean, *Droit Administratif*, 18ème éd., Dalloz, 2000, 646 p.

140) ROLAND Henri et BOYER Laurent,

141) *Locutions latines du droit français*, 3ème éd., Litec, 1993, 513 p.

142) *Adages du droit français*, 4ème éd., Litec, 1999.

143) *Russel on the Law of arbitration*, 20ème éd., A. Walton et M. Vitoria Stevens, 1982.

144) ROUAST André, *L'inexécution des contrats*, Les cours de droit, 1941-1942

145) ROUJOU DE BOUBEE Marie Ève, *Essai sur la notion de réparation*, Paris, LGDJ, 1974, 493 p.

146) SAVATIER René, *Traité de la responsabilité civile en droit français*, t. 1, 2ème éd., 1951, 590 p.

147) SCHMITTHOFF Clive (M.) et SARRE David (A.G.), *Le droit anglais des affaires de Charlesworth*, 12ème éd., La documentation française, Paris, 1976, 415 p.

148) SEROUSSI Roland, *Introduction aux droits anglais et américain* ,5e éd., Dunod, 2011, 224 p.

149) SIMON Denys, *Le système juridique communautaire*, 3ème éd., PUF, Paris, 2001, …p.

150) SMEESTERS Constant et WINKELMOLEN Gustave, *Droit maritime et droit fluvial*, 2e éd., Vve F. Larcier, Bruxelles, 1929.

151) STARK Boris, ROLAND Henri, BOYER Laurent, *Obligations, 2. Contrat*, 5ème éd., Litec, 1995 et 6ème éd., Litec, 1998, 837 p.

152) SOLUS Henry et PERROT Roger, *Droit judiciaire privé*, tome 1, 1147 p.

153) TERRE François, LEQUETTE Yves, *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, 10ème éd., 1994.

154) TERRE François., SIMLER Philippe) et LEQUETTE Yves, *Les obligations,* Précis, 11ème éd., Dalloz, 2013, 1608 p.

155) TOURNEAU Philippe, CADIET Loïc, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz Action 2000/2001, 1425 p.

156) VINCENT Jean, et GUINCHARD Serge, *Procédure civile*, 26ème éd., Dalloz 2001, 1150 p.

157) VINEY Geneviève, *La responsabilité*, *Traité de droit civil, conditions*, 1982.

158) VIOLLET Paul, *Histoire du droit civil français*, Larose, 1893, 942 p.

159) WEILL Alex et TERRE François, *Droit civil, Les obligations,* Précis Dalloz, 4ème éd., 1986*,* 1069 p

160) ZENATI Fréderic, *La jurisprudence*, Paris, Dalloz, 1991, 281 p.

<u>OUVRAGES SPECIAUX</u> :

161) ABOUSSOROR Abdellah, *L'exécution du contrat de transport maritime de marchandises en droit marocain et en droit français*, Litec, 2001, 547 p.

162) AMBOULOU, Hygin Didace, *Le droit des affaires dans l'espace OHADA*, 1ère éd., L'Harmattan, 2014, 247 p.

163) ANOUKAHA François, *Ohada : sociétés commerciales et GIE*, éd., Juriscope, Bruxelles, Bruylant, 2002, 589 p.

164) ANTONMATTEI Paul Henri, préface TEYSSIE Bernard, *Contribution à l'Étude de la force majeure*, LGDJ, 1992, 315 p.

165) ASSI–ESSO Anne-Marie, DIOUF Ndiaw, *Recouvrement des créances*, Bruylant, Bruxelles, 2002.

166) ASSI–ESSO Anne-Marie, ISSA-SAYEGH Joseph et LOHOUES-OBLE Jacqueline, *CIMA- Droit des assurances*, Bruylant, Bruxelles, 2002.

167) ATIYAH (P.S), « *An Introduction to the Law of contract* », 4th éd., Oxford University press, 1989, 495 p.

168) AUBERT Jérôme, *L'essentiel du droit des transports*, ellipses 2012, 185 p.

169) AYNES Augustin, *Le droit de rétention : Unité ou pluralité*, Préface de Christian LARROUMET, Economica, 2005, 345 p.

170) BATOUAN BOUYOM Joseph-Alain, *La déprofessionnalisation de la qualité de transporteur routier de marchandises: une approche de l'article 2 (k) de l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route*, Université de Nantes, Centre de Droit Maritime et Océanique, 2007, 6 p.

171) BAUCHET Pierre, *les transports internationaux dans l'économie mondiale*, Economica, 1998, 864 p.

172) BAUCHET Pierre, *Les transports de l'Europe*, Economica, Paris, 1996, 240 p.

173) BELLISSENT (J.), *Contribution à l'analyse de la distinction des obligations de moyens et des obligations de résultat*, préf. R. Cabrillac, LGDJ, « Bbl. dr. pr. », t. 354, 2001.

174) BELOTTI Jean, *Transport international de marchandises*, 5ème éd., Vuibert, 2015, 362 p.

175) BERROD Frédérique, *La systématique des voies de droit communautaire*, Dalloz, Paris, 2003, Collection Nouvelle bibliothèque des thèses, 1136 p.

176) BESSON (C.), *la force obligatoire dans le contrat et les changements dans les circonstances*, H. Cornaz, 1955.

177) BIEBER Roland, MAIANI Francesco, DELALOYE Marie, *Droit européen des transports*, collection dirigée par Christine KADDOUS et Pierre MERCIER, Helbing & Lichtenhahn/Bruylant/LGDJ, 2006, 413 p.

178) BOKALLI Victor Emmanuel, SOSSA Dorothé Cossi *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, Bruylant, 2006, 169 p.

179) BON-GARÇIN Isabelle, BERNADET Maurice, REINHARD Ives, *Droit des transports*, 1ère éd., Dalloz, précis, 2010, 683 p.

180) BON GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, Précis, Dalloz, 2ème éd., 2018, 726 p.

181) BONNIN Marie, *Les corridors écologique. Vers un troisième temps du droit de la conservation de la nature ?*, L'harmattan, coll. Droit du patrimoine culturel et naturel, Paris, 2008

182) BOUBLI (B.), *La mort de la clause pénale ou le déclin du principe d'autonomie de la volonté,* Defrénois, 1976, p. 945

183) BOULOUIS Jean, *Contentieux communautaire*, 2ème éd., Dalloz, Paris, 2001, 435 p.

184) BRUN Philippe, *Responsabilité civile extracontractuelle*, Litec, 2e éd., 2009.

185) BUCHER Charles-Édouard, *L'inexécution du contrat de droit privé et du contrat administratif, Étude de droit comparé interne*, Préf. Laurent LEVENEUR, Dalloz, 2011.

186) CALME Sandie, *L'essentiel du droit des transports*, Gualino Lextenso éditions, 2012, 154 p.

187) CANIN Patrick, préf. DEJEAN de la Bâtie Noël, *Les actions récursoires entre coresponsables*, Litec, 1996, 278 p.

188) CAPITANT Henri, *La cause des obligations*, Dalloz, 1925

189) CARVER (T.G.), *Carriage of goods by Sea*, 13ème éd., par R.P. COLINVAUX, 2 vol. Sweet & Maxwell, 1982.

190) CASSIN René,

191) *L'inexécution du contrat et ses suites*, Les cours de droit, 1934-1935 ;

192) *Suspension rupture et révision des contrats*, Les cours de droit, 1937-1938.

193) CHABAS, Cécile, *L'inexécution licite du contrat*, L.G.D.J., 2002, 548 p.

194) CHABAS François, *L'influence de la pluralité des causes sur le droit à réparation*, LGDJ, 1967, 224 p.

195) CHABAS François, PETERKA Natalie et CHABAS Cécile, *Rep. Civil V° Force majeure*, Dalloz, 2002.

196) CHAIBAN Claude, *Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandises: étude en droit libanais, français et anglo-saxon*, LGDJ, 1965, 394 p.

197) CHAILLE DE NERE Sandrine*, Les difficultés d'exécution du contrat en droit international privé*, préf. Jean-Pierre LABORDE, Presses universitaire d'Aix-Marseille, 2003, 517 p.

198) CHARTIER (Y.), La réparation du préjudice dans la responsabilité civile (1983)

199) CHESHIRE Geoffrey Chevalier, FIFOOT (C.H.S.), FURMSTON Michael, *The Law of Contract*, 15th, éd., Oxford University Press, 2006, London.

200) CHEVALIER (D.) et DUPHIL (F.), *Le transport : gérer les opérations de transport de marchandises à l'international*, éd., Bruylant, Bruxelles, 2006.

201) CHORLEY (Baron T.S.T.), Giles (O.C), *Shipping Law*, 7ème éd., Pitman, 1980.

202) CITOLLEUX Marie Rose, *La responsabilité du transporteur routier international pour perte, avarie, ou retard selon la convention*

de Genève du 19 mai 1956 (CMR) : étude comparée des droits français, allemand, autrichien et suisse, septembre 1996.

203) CLARKE A. Malcolm avec la collaboration Taylor and Francis, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, CRC Press, 2014, 576 p.

204) CLARKE Malcolm A., YATES David, *Contracts of Carriage by Land and Air*, CRC Press, 2013, 720 p.

205) COIPEL (M.), *Éléments de théorie générale des contrats*,

206) COLIN Ambroise et CAPITANT Henri, *Traité de droit civil, Tome 2, obligations, théorie générale, droits réels principaux*, refondu par JULLIOT (L.) De La MORANDIERE, Dalloz, 1959,…p.

207) COLINVAUX (R.P.), *The Law of insurance*, 4ème éd. Sweet & Maxwell, 1979.

208) CONSTANTINESCO Léontin Jean, *Inexécution et faute contractuelle en droit comparé* (Droit français, allemand, Anglais), Stuttgart, Kohlammer, Bruxelles, Librairie encyclopédique ; Publications de l'institut de droit européen de l'Université de la Sarre, sous la direction de B. AUBIN, vol. n°5, 1960, 556 p.

209) DAVID Arteil, *L'exécution du contrat par un non-contractant*, LGDJ, 2006, 482 p.

210) DAVID René et PUGSLEY David, *Les contrats en droit anglais*, 2ème éd., LGDJ, 1985, 303 p.

211) DARBELLAY, *Théorie générale de l'illicéité*, Éditions universitaires, Fribourg (Suisse), 1955.

212) DE LAMBERTERIE Isabelle, ROUHETTE Georges, TALLON Denis, version française, *Les principes du droit européen du contrat : l'exécution, l'inexécution et ses suites*, La documentation française, Paris, 1997, 293 p.

213) DEWIT Bernard et KATZ Virginie, *Précis du droit de la circulation routière*, anthémis, 2014.

214) DJOGBENOU Joseph *L'exécution forcée droit OHADA*, C.R.E.D.I.J., Cotonou (Benin), 2011, 2ème éd., 338 p.

215) DOUMBE-BILLE Stéphane, *La régionalisation du droit international*, Bruylant, Bruxelles, 2013, 420 p.

216) DROBNIG, *International Encyclopedia of Comparative Law, Instalment 12*, Martinus Nijhoff Publishers, 1981, 524 p.

217) DUMONT (M.P.), *L'opération de commission*, Litec 2000.

218) FAGES Bertrand, *Le comportement du cocontractant*, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, 1997, 519 p.

219) FARHANA (F) : *Les influences réciproques du droit communautaire et du droit national de la responsabilité extracontractuelle*, Paris, Pedone, 2001, 340 p.

220) FAU-NOUGARET Matthieu, *La concurrence des organisations régionales en Afrique*, Éditions L'Harmattan, 2012, 456 p.

221) FERRON (O.), *Le problème des transports et le marché commun*, Droz, Genève, 1965.

222) GENICO (T.), *La résolution du contrat pour inexécution*, préf. L. LEVENEUR, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 484, 2007, 826 p.

223) GHESTIN Jacques, *conformité et garantie dans la vente*, L.G.D.J., 1983

224) GLASS David A., CASHMORE Chris, *Introduction to the Law of Carriage of Goods*, Sweet & Maxwell, 1989, 336 p.

225) GREAVES (R.), *EC Transport Law*, Longman, Harlow 2000.

226) HAWCROSS (C.N.), BEAUMONT (K.M.) *on Air Law*, 4ème éd., par P. Martin Butterworth, 1977.

227) HOU Wei, *La liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises : l'exemple du contrat volume soumis aux règles de Rotterdam*, préface Ph. DELEBECQUE, PUAM, 2013, 408, p.

228) ISSA-SAYEGH Joseph, LOHOUES-OBLE Jacqueline, *Harmonisation du Droit des affaires*, Bruylant, Bruxelles, 2002, 245 p.

229) ISSA-SAYEGH Joseph, ANOUKAHA François, *OHADA: traité et actes uniformes commentés et annotés*, 2ème éd., Juriscope, 2002, 958 p.

230) IVAMY (E.R.H.), *Casebook on carriage by Sea*, 5ème éd., Lloyd's of London, 1982.

231) IVAMY (E.R.H.), *General principe of insurance law*, 4ème éd., Butterworth, 1979.

232) IVAMY (E.R.H.), *Casebook on insurance Law*, 2ème éd., Butterworth, 1972.

233) JOSIEN Bernard, *La Responsabilité du transporteur de marchandises en droit anglais : transports terrestres...*, Sirey, 1959.

234) JOSSERAND Louis, *Les transports*, 2è éd., Rousseau & Cie, Paris, 1926, 1137 p.

235) KAHN-FREUND (O), *The law of carriage by Inland Transport*, 4ème éd., Stevens, 1965.

236) KALATZIS (A.), *Le droit des transports*, Sakkoulas, 1994.

237) KENEL Philippe, *La Responsabilité Pénale des Personnes Morales en Droit Anglais*, Librairie Droz, 275 p.

238) KENGUEP Ebénézer, *Droit des transports OHADA et CEMAC*, éd., CRAF, 2012, 441 p.

239) KRONMAN (A.T) et POSNER (R. A.), *The Economics of contract law, Little, Brown and company*, 1979

240) KUYU Camille (dir.), 2005, *A la recherche du droit africain du XXIème siècle*, Paris, Connaissance et savoirs, 2005, 279 p.

241) KWEMO Stéphanie, *L'Ohada et le secteur informel: L'exemple du Cameroun*, Larcier Bruxelles, 2012, 436 p.

242) LAITHIER (Y. –M.), *Étude comparative des sanctions de l'inexécution du contrat*, préf. H. Muir Watt, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 419, 2004.

243) LACASSE Nicole, PUTZEYS Jacques, *L'Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route*, 2003.

244) LE BAYON Alain, *Dictionnaire de Droit Maritime*, (limitation de réparation), P.U. Rennes, 2004, 280 p.

245) LEGEAIS Raymond, *Grands systèmes de droit contemporains, Approche comparative*, 2ème éd., 2008 LexisNexis Litec, 493 p.

246) LEGRAND Pierre (sous la dir. de), *Common law, d'un siècle l'autre*, Montréal Blais, 1992, 528 p.

247) LEGROS Cécile, *L'intégration des conventions internationales dans le droit dérivé : l'exemple du droit des transports*, Mélanges à la mémoire de P. Courbe, Dalloz, 2012, 367 p.

248) LESERVOISIER Ives*, La responsabilité civile résultant du transport gratuit de personnes en droit anglais*, LGDJ, 1966, 208 p.

249) LIET-VEAUX Georges et THUILLIER Andrée, *Le droit de la construction*, 11ème éd., 1994, 487 p.

250) LOIRET P., *La théorie du secret médical*, Masson, 1988.

251) MAGDI SOBHY Khalil, *Le dirigisme économique et les contrats*, Paris, L.G.D.J., 1967, 413 p.

252) MAHUTODJU Jimmy Vital KODO, *L'application des Actes uniformes de l'OHADA*, Academia Bruylant, P.U.R, 2010, 358 p.

253) MALECKI Catherine, *L'exception d'inexécution*, préf. J. GHESTIN, LGDJ, « Bibl. dr. pr. », t. 321, 1999, 588p.

254) MARAIS Georges, *Les transports internationaux de marchandises par mer et la jurisprudence en droit comparé: loi du 9 avril 1936*, LGDJ, 1949, 289 p.

255) MARTOR Boris, PILKINGTON Nanette, SELLERS David, THOUVENOT Sébastien, *Le droit Uniforme Africain des Affaires issu de l'OHADA*, 2ème éd., LexisNexis Litec, 2009, 382 p.

256) MAZEAUD Denis, *La notion de clause pénale*, Thèse de droit, Paris XII, LGDJ 1992, 448 p.

257) MERCADAL Barthélémy, *Droit des transports terrestre et aérien*, Paris, Précis Dalloz, 1996, 436 p.

258) MEYER Pierre, *OHADA droit de l'arbitrage*, Bruxelles, Bruylant, coll. « Droit Uniforme Africain », juriscope, 2002, 284 p.

259) MIRABAIL, Solange, *La rétractation en droit privé français*, préface de Jean-Pierre MARTY, LGDJ, 1997, 348 p.

260) MONSENEPWO Justin, JOOST Mwakwaye, *Harmonisation du droit Congolais avec le droit Ohada des transports: Essai de mise en conformité du droit congolais avec le droit Ohada*, Éditions Universitaires Européennes, 2012, 100 p.

261) MUSTEILL (M.J.) et BOYD (S.C.), *The Law and Practice of commercial arbitration in England*, Butterworth, 1982.

262) NAIM-GESBERT Éric, « Aux vertus de la transition écologique en matière de transports », *in transports et développement durable*, PUAM, 2019, 212 p.

263) NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, L'Harmattan, 2015, 422 p.

264) NGUEBOU Toukam (J.), *Le droit commercial général dans l'Acte Uniforme OHADA*, coll. Droit Uniforme, Presses Universitaires d'Afrique 1998.

265) NICHOLSON Kate STEVENSON Anna, 2004, *Harrap's Dictionnaire juridique Français-Anglais/Law Dictionnary English-French*, Paris, Dalloz, 2004, 146 p.

266) ONANA ETOUNDI (F.), *OHADA : Grandes tendances jurisprudentielles de la CCJA en matière d'interprétation et d'application du droit OHADA (1997-2010).*

267) PAULIN Christophe, *Droit des transports*, LexisNexis, 2005, 313 p.

268) PAYNE (W.), *Carriage of Goods by Sea*, 11ème éd., par E.R., Ardy Ivamy, Butterworth, 1979.

269) PEDRO SANTOS A. et YADO TOE J., Ohada, *Droit commercial général*, Bruylant, Bruxelles, 2002.

270) PEEL Edwin, TREITEL (G.H), on « *The Law of contract* », 13th éd., Sweet & Maxwell, London, 2011, 1390 p.

271) PEYREFITTE Léopold, *Les Transports mixtes rail-route*, Librairies Techniques, 1962, numérisé 24 mai 2011, 346 p.

272) PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNET Dominique, *Droit des Transports*, LexisNexis, 2013, 602 p.

273) POIRIER Donald, DEBRUCHE Anne-Françoise, 2005, *Introduction générale à la Common Law*, 3ème éd., Bruxelles, Bruylant – Éditions Yvon BLAIS, 2005, 786 p.

274) POUGOUE Paul Gérard, KUATE TAMEGHE Sylvain Sorel, *Les grandes décisions de la cour commune de justice et d'arbitrage de l'OHADA*, L'Harmattan, 2014, 692 p.

275) POUGOUE Paul-Gérard, KALIEU ELONGO Yvette Rachel, *Introduction critique à l'OHADA*, Presses Universitaires d'Afrique, Yaoundé, 2008, 225 p.

276) PUTZEYS Jacques, *Le contrat de transport routier de marchandises*, Émile Bruylant, 1998, 485 p.

277) PUTZEYS Jacques, *Droit des Transports et Droit Maritime*, Bruylant, Bruxelles, 1993, 423 p.

278) PUTZEYS Jacques (dir.), *Transport fluvial dans un marché en voie d'unification*, Académie/Maison du droit de Louvain, Louvain-la-Neuve, 1991.

279) Que Sais-je ? *Le droit des affaires en Afrique* (OHADA), 3ème éd., Paris, Presses Universitaires de France, 1999.

280) RANOUIL (V.), *L'autonomie de la volonté : naissance et évolution d'un concept*, PUF, préf. J. Ph. Lévy, 1980.

281) RODIERE (R.) et TALLON (D.), *Les modifications du contrat au cours de son exécution en raison des circonstances nouvelles*, Ouvrage collectif, Pedone, 1986.

282) RODIERE René, *Droit des transports terrestre et aérien*, Paris, 2e éd., Sirey, 1977, 941p.

283) RODIERE René, *Le Contrat de transport de marchandises terrestre et aérien*, A. Pedone, 1977, 225 p.

284) ROSSATANGANA-RIGNAULT (G.), *Le droit des transports au Gabon*, éd., Raponda-Walker, 2004.

285) ROUJOUDE BOUBEE (M.E), Essai sur la notion de réparation, Préf. P. Hébraud, Bib. Dr. privé, tome 135, LGDJ 1974.

286) ROUVIERE (F.), *Le contenu du contrat : essai sur la notion d'inexécution*, préf. christian ATIAS, PUAM 2005, 346 p.

287) SACAREAU Isabelle, *Porteurs de l'himalaya, le Trekking au Népal*, Belin sagim, 1997, 271 p.

288) SAVAUX (E.), *La théorie générale du contrat mythe ou réalité*, préf. J.L. Aubert, Bib. Dr. privé tome 264, LGDJ.

289) SERIAUX Alain, *La faute du transporteur*, 2è éd. Economica, 1998, 347 p.

290) SERIAUX Alain, *La faute du transporteur*, Economica, 1982.

291) SMEESTERS Constant et WINKELMOLEN Gustave, *Droit maritime et droit fluvial*, Tome II, Larcier, Bruxelles, 1929, 299 p.

292) SIDIBE Ali, *Responsabilité objective du transporteur de marchandises par route, dans l'Acte uniforme de l'OHADA : approche comparée droits français et international*, Mémoire, Master II, sous la dir. Evelyne MICOU, UPVD, 121 p.

293) SIMLER, Ph., DELEBECQUE Ph., *Les suretés : la publicité foncière*, 7ème éd., Dalloz, 2016

294) SMITH Stephen, *Atiyah's Introduction to the Law of Contract*, (Clarendon Law Series) 6th Edition, Oxford University Press; 6 edition (May 8, 2006), 480 p.

295) STAOFFEL-MUNCK, *Regards sur la théorie de l'imprévision : Vers une souplesse contractuelle en droit privé français contemporain*, PUAM 1994.

296) TALLON Denis et HARRIS Donald (sous la dir. de), *Le contrat aujourd'hui : comparaisons franco-anglaises*, coll. « bibliothèque de droit privé », Paris, LGDJ, 1987, 443 p.

297) TASSEL Yves, *Le transport dans les ventes maritimes*, Mélanges, BONASSIES Pierre, éd. Moreux, 2001.

298) TCHANTCHOU (H), *La supranationalité judiciaire dans le cadre de l'OHADA, Étude à la lumière du système des communautés européennes*, éd., L'harmattan, 2009.

299) TETLEY William, CARGO CLAIMS Marine, *Maritime Law international*, 3e éd., Montréal 1988 892 p.

300) TREITEL (G.H.), *An outline of the Law of Contract*, 3ème éd., Butterworth, 1984.

301) VENN DICEY Albert *A Digest of the Law of England with Reference to the Conflict of Laws*, (1896), Biblio Life, 2015, 980 p.

302) VIALARD Antoine, *Droit maritime*, 1ère éd., P.U.F., 1997, 496 p.

303) VIDAL José, *Essai d'une théorie générale de la fraude*, Dalloz, 1957, 372 p.

304) ZELCEVIC-DUHAMEL Ana, *Transport routier de marchandises,* éd. Francis Lefebvre, 1997.

ARTICLES DE DOCTRINE :

305) ABARCHI Djibril, « La supranationalité de l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA) ». [en ligne, Citation : 11 fév. 2007.] http://www.ohada.com/doctrine/ohadata/D-02-02.

306) ACHARD (R.) :

307) « Transport en pontée, Paramount clause et article 2 para. 1 de la CMR : à propos de l'arrêt de cassation, Anna Oden », in *DMF* 1989, 219.

308) « Acte uniforme relatif aux contrats de transports de marchandises par route », *Juridis Périodique*, N° 56, p.117 et s.

309) ADEMOLA YAKUBU John, « Debt recovery procedures and enforcement measures: ohada approach and the approach of common law which is better? » [en ligne, Citation : 16 juin 2007] http://www.ohada.com/doctrine/ohadata/D-04-27.

310) AGBOYIBOR Pascal (K.), « L'OHADA a adopté un acte uniforme relatif au transport des marchandises par route », in *Rev. Dr. Aff. Internat.*, 2003, n°4, p. 440.

311) AKAM AKAM André :

312) « L'information dans le contrat de transport de marchandises par route : le droit commun des contrats à l'épreuve du droit OHADA », *RRJ*, n° 2006-3, 1647- 1684.

313) « la conservation de l'action en réparation contre les transporteurs terrestres de marchandises (les exigences de l'article 105 du code de commerce) », *Revue Lex Lata* n° 018 de septembre 1995, pp.10-12 et n° 019 d'octobre 1995, pp. 8 et 9.

314) ALLIOT Michel, « Problème de l'unification du droit africain », *journal of african law*, 1967, vol. II, 2.

315) AMRANI-MEKKI Soraya, « Liberté simplicité, efficacité, la nouvelle devise de la prescription », in *JCP,* 2008, I, 160.

316) ANCEL Paul « Critères et sanctions de l'abus de droit en matière contractuelle », *Cah. dr. entr.*, 1998/6, p. 30.

317) ANOUKAHA François :

318) « La délimitation de la compétence entre Cour Commune de Justice et d'Arbitrage Ohada et les Cours suprêmes nationales en matière de recouvrement des créances », [en ligne, Citation : 19 juil. 2007],http://www.ohada.com/doctrine/ohadata/D-06-276.

319) « L'Ohada en marche », [en ligne, Citation : 18 sept. 2006], http://www.ohada.com/doctrine/ohadata/D-04-36.

320) « La reforme de l'organisation judiciaire au Cameroun », in *Juridis Périodique* n° 68, oct.-nov-déc. 2006, p. 45.

321) ANSON (Sir William R.), « Law of Contract », 26ème éd. par A.G. GUEST. Oxford *University Press*, 1984.

322) ANTONMATTEI Paul Henri, « Ouragan de la force majeure », *JCP*, 1996, I. 3907.

323) ANVILLE N'GORAN, Jean-Jacques, « Du cautionnement solidaire dans l'Acte Uniforme portant organisation des suretés de l'Ohada », *Recueil Penant, Juris Africa*, juill.-sept. 2006n ° 857, pp. 401-415.

324) ARCHEL (P.) :

325) « Lutte contre les pratiques de prix minimum imposée en Europe » (2000 et 2001), *Petites Affiches*, 16 nov. 2001, n° 229, p. 4.

326) « La reforme de l'ordonnance de 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence » (loi du 1er juillet 1996 sur la loyauté et l'équilibre des relations commerciales), *Petites affiches*, 11 septembre 1996, p. 7

327) ASSI Eugène Assepo, « La cour Commune de Justice et d'Arbitrage de l'Ohada : un troisième degré de juridiction ? », [en ligne, Citation : 3 mai 2008], http://www.ohada.com/doctrine/ohadata/D-06-23.

328) ATIAS Christian, « les risques et périls » de l'exception d'inexécution (limites de la description normative) », *D.*, 2003, 1103.

329) AUCHTER (G.), « La réalisation de la politique européenne des transports routiers : la situation en France, mesures prises ou envisagées », *Droit européen des transports*, (1989), pp. 651-679.

330) AURILLAC Michel, 1998, « L'exécution de la pratique et ses difficultés contre une partie africaine », *Revue camerounaise d'arbitrage*, 1998, n° 2, p. 3.

331) AYNES Laurent :

332) « A propos de la force obligatoire du contrat », *RDC*, 2003, 195.

333) « Le droit de rompre unilatéralement : fondement et perspectives », *Droit et patrimoine* n° 126, mai 2004, p. 64.

334) « Indétermination du prix dans les contrats de distribution : comment sortir de l'impasse ? » *D.*, 1993, chon., p. 25

335) « La question de détermination du prix », p. 16

336) BARBIERI Jean Jacques :

337) « La détermination du prix dans les contrats d'approvisionnement exclusif », *Rev. jur. com.*, 1983, p. 334.

338) « vers un nouvel équilibre contractuel ? Recherche d'un nouvel équilibre des prestations dans la formation et l'exécution du contrat », prec.

339) BELOT (J.), « La détermination judiciaire du prix dans les contrats », *Rev. rech. jur.*, 1982, p. 349.

340) BELLIVIER Florence, SEFTON-GREEN Ruth, « Force obligatoire et exécution en nature du contrat en droits français et anglais : bonnes et mauvaises surprises du comparatisme », in Étude offertes à Jacques Ghestin*, Le contrat au début du XXIe siècle*, LGDJ, 2001, p.91.

341) BENABENT Alain :

342) « La bonne foi dans l'exécution du contrat, rapport français », *in La bonne foi, Travaux de l'Association Henri Capitant,* t. WVIII, Litec 1994, p. 291 et s. note sous com. 30 juin 1992, *D.* 1994, p. 454

343) « Le chaos du droit de la prescription extinctive », *Mélanges* Boyer, 1996, p. 123.

344) BENJAMIN (P.) « Penalties, Liquidated damages and penal clauses in commercial contracts: A comparative study of English and continental Law *», Int. And Comp. Law Quarterly* (1960).

345) BENKEMOUN Laurent, « Les rapports entre les juridictions nationales et la CCJA de l'Ohada : aspects conceptuels et évaluation », *Recueil Penant, Juris Africa*, Juil.-sept. 2007, n°860, pp. 299-304, 2ème communication.

346) BERGE Jean Sylvestre, DEBET Anne, MARAIS Astrid, « Radiographie d'une année de jurisprudence de la Cour de cassation en droit communautaire des contrats », *Revue des contrats*, 1er Octobre 2007, 4, p. 1269 et s.

347) BOKALLI Victor Emmanuel, « Le nouveau droit des contrats de transports maritimes internationaux des marchandises : les Règles de Hambourg », *Revue Africaine de Droit International et Comparé(RADIC),* T.9, n°4, 1997, p.836.

348) BOLMIN Monique, BOUILLET-CORDONNIER Ghislaine, MEDJAD Karin, « Harmonisation du droit des affaires dans la zone franc », *Journal de droit international*, 1994, p.377.

349) BOMBEECK Marc, HAMER Philippe et VERHAEGEN Benoit, « La responsabilité du transporteur routier dans le transport par car-ferries », *Dr. Eur. Transp.*, 1990, vol. XXV, n°2, p. 113.

350) BONASSIES Pierre :

351) « Le droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21è siècle », *in DMF*, 2009.

352) « L'action en responsabilité délictuelle du destinataire réel », *DMF,* 1981, 515, *DMF,* N° 529 du 01/07/1993.

353) « Le droit positif français en 1987 », in *DMF,* 1988.

354) « Le transport multimodal transmaritime : approche juridique », in *Annales IMTM*, 1988, p. 93.

355) BON-GARÇIN Isabelle :

356) « L'action en paiement du prix du transport de l'article L132-8 du code de commerce », *RJDA,* 2002, p.103.

357) « La responsabilité du commissionnaire de transport », *DMF*, 2002.

358) « Les 50 ans de la Convention CMR- Avenir et perspectives du transport international par route », *Revue de droit uniforme,* 2006.

359) « Transports successifs ou commission ? », in *RDT et de la mobilité,* 2013, comment, n° 14.

360) « Sur la distinction des contrats de transport et de manutention », Obs. com. 16 janv. 2007, *RD transp*. 2007, n° 51.

361) BON-GARÇIN Isabelle, « L'acculturation en matière de contrat de transport de marchandises par route : l'influence de la CMR sur le contrat de transport national », *in L'acculturation en droit des affaires*, éd. Thémis, 2007

362) BONNAUD Jacques et SCAPEL Christian, « La prescription dans le transport maritime : suspension et interruption », *in Rev. Scapel,* 1991, 60.

363) BROU KOUAKOU Mathurin :

364) « Le nouveau droit des contrats de transport de marchandises par route dans l'espace OHADA », *in Recueil Penant*, n° 845, oct.-déc. 2003, p. 394-446.

365) « Bilan de l'interprétation des actes uniformes par la Cour Commune de Justice et d'Arbitrage », [en ligne, Citation : 13 janv. 2006], http://www.ohada.com/doctrine/ohadata/D-04-04.

366) « Le contentieux des actes uniformes : de la compétence de la Cour Commune de Justice et d'Arbitrage », [En ligne, Citation : 7 Juin 2008], http://www.ohada.com/doctrine/ohadata/D-03-19

367) BRUNAT (L) :

368) « Droits et devoirs du destinataire dans le contrat de transport », *BT,* 1983.

369) « Marchandises dangereuses inexactement déclarées », *B.T.,* 1978

370) « Préjudice indemnisable », *BT,* 1982, 438.

371) « Avaries occultes et transports successifs », in *BT*, 1976, 54.

372) « Contrats de transport et de location », in *BT*, 1974, 209.

373) « Le jeu des causes d'exonération particulières du transporteur », in *BT*, 1981, p. 134.

374) « Le régime juridique des transports internationaux route/mer », in *BT*, 1976, 277.

375) « L'expertise des objets transportés », *BT*, 1982, 302

376) « transport route *», lamy transport*, Tome 1, 1998.

377) BORRICAND Jacques, « La clause résolutoire expresse dans les contrats », *RTD civ.*, 1957, p. 433 et s.

378) BOYER Laurent, « La clause de dédit », *Mélanges* RAYNAUD, 1985, p. 41

379) CACHARD Olivier :

380) « La convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam) », *in JDI*, 2012, 533.

381) « Garantie du financement des navires » in *Reforme du privilège du commissionnaire et de celui du transporteur ou voiturier*, Mélanges Goubeaux, Dalloz-LGDJ, 2009, p. 55.

382) CALME Sandrine, « Le choix offert à la victime quant à la réglementation applicable au sein même de la Convention CMR : un arrêt de principe de la Cour de justice fédérale allemande », *RDT,* 2011, études 11.

383) CANIVET Guy, « les influences croisées entre juridictions nationales et internationales. Éloge de la « bénévolance » des juges », [En ligne, Citation : 28 mars 2006], www.ohjucaf.org/activite&travaux/activites_articles.htm.

384) CARAYOL Romain, « La négociation du prix dans le transport routier de marchandises », *RD transp., nov*. 2008, p. 45

385) CARRE Stéphane, « L'état du droit dans le transport routier de marchandises : une réglementation en trompe l'œil », *Droit et Société*, n°56, 2000, p. 597.

386) CARRE Stéphane, « L'avènement d'un nouveau droit sectoriel : le droit applicable aux personnels des chemins de fer », *in Le droit des transports dans tous ses états*.

387) CARREAU D. et MARTIN Y, « Le secret boursier », *Dr. Prat. Com. Inter.*, 1990, n° 1, p. 42 et s.

388) CATALA-FRANJOU (N), « De la nature juridique du droit de rétention », *RTD civ*., 1967, p. 9 et s.

389) CATALA Nicole, « Ébauche d'une théorie juridique de l'information », *D*. 1984, Chron. N°3, p. 97

390) CEDRAS Jean « L'obligation de négocier », *RTD com*., 1985, p. 265 et s.

391) CHABAS François, « Exécution rendue impossible par le fait du créancier », obs. *RTD civ*., 1983, p.132.

392) CHAO (A.) :

393) « Chargement défectueux et imputation des responsabilités dans les transports routiers : le vent tourne- t-il ? » *BT*, n° 2115 du 19 septembre 1984.

394) « Chargement par l'expéditeur et imputation des responsabilités en régime CMR », *BT*, n°2209 du 26 septembre 1986, p.509 et s.

395) « Article 105 du code de commerce : un texte redoutable et dépassé », *BT,* 1987, 555.

396) « Le champ d'application de la CMR : un domaine parfois difficile à délimiter », *BT*, 1986, 733.

397) « Limitation conventionnelle de responsabilités : conditions d'opposabilités au client », *BT*, 1986, 357.

398) « Réserves du destinataire : l'article 105 a du plomb dans l'aile », *BT,* 1987, 651.

399) « Responsabilité partagée en cas de mauvais arrimage par l'expéditeur », *BT*, 1988, 157.

400) Ro-ro/CMR : Le système réseau s'applique au régime de la responsabilité, non à celui de l'action », *BTL*, 1992, 281.

401) « Transport combiné route/mer : comment régler la responsabilité en cas de dommages dû à la tempête », *BT*, 1989, 439.

402) « Transport international sous température dirigée : notions de vice propre et de nature de la marchandise, *BT*, 1990, 783.

403) CHASSAGNON Yves, « Non exécution ou résiliation d'un contrat ?, *Gaz. Pal.* 1981, 1, pan. 137.

404) CHAUVEAU Paul, « Le projet de loi sur la responsabilité du transporteur par air », *D*., 1955 chr. 81.

405) CHAUVEAU Paul, « les responsabilités des transporteurs », *Mélanges Ripert.*, t.2

406) CHAZAL Jean Pierre :

407) « La signification du mot loi dans l'article 1134 alinéa 1er du c. civ. », *R.T.D. civ*., 2001, p. 265.

408) « Chiffres clés du climat France, Europe et Monde », éd. 2018, *Datalab* n° 27, *CGDD*, nov. 2017, p. 42-52

409) CHOLLET (N.), « Les clauses de règlement amiable et de médiation », *Cah. dr. entr.* 1975, 1, p. 29 et s.

410) COFFY DE BOISDEFFRE Marie Joseph, « Le rapprochement des normes de l'Ohada avec la législation des pays d'Afrique anglophone à la lumière de l'expérience de l'harmonisation du droit des

affaires des pays de l'Union européenne », *Recueil Penant, Juris Africa*, oct.-dec. 2004, n°849, pp. 425-436.

411) CORBIER Isabelle :

412) « La notion de faute inexcusable et le principe de la limitation de responsabilité », in *Études de droit maritime à l'aube du XXI siècle* : Mélanges offerts à Pierre BONASSIES », éd., Moreux, 2001.

413) « La détermination du prix dans les contrats commerciaux portant vente de marchandises », *R.I.D.C.*, 1988, p. 767.

414) CORNU Gérard, « La protection du consommateur et l'exécution du contrat en droit français », Travaux de l'Association Henri Capitant, t. XXIV, Journées canadiennes, *Dalloz*, 1973, p. 131.

415) COTTEREAU Vincent, « La clause réputée non écrite », *J.C.P.*, 1993, I, 3691.

416) COUSIN Barthélemy, « the future for Ohada », [En ligne Citations : 29 mars 2007], http://www.ohada.com/doctrine/ohadata/D-05-64.

417) COUTY Erwan et LEMARIE Alexis, « Demandé un report de prescription », *TDT* 2012, formule 2.

418) CRABOT-HUBERT Jean Marie, « Le connaissement électronique, le nouveau, rubis cube, des praticiens du transport maritime », *RDT* juil.- août-sept. 2012, alertes 3.

419) CRUT (D.), « De la nullité pour indétermination du prix », *Vie judiciaire*, 1980, n° 11, p. 1 et 5.

420) CZAPSKI Waldemar :

421) « Interprétation de la convention CMR à la lumière du droit international public », *Eur. Transp. Law*, 33 (1998), 461-497.

422) « Responsabilité du transporteur routier lors du transroulage et du ferroutage », *Dr. Eur. Transp.* 2010, vol. 25, n° 2, p. 172.

423) D'HOERAENE (D.), « L'indétermination des prix », *Gaz. Pal.*, 11 juin 1992, *doctr.*, p. 480.

424) DAVID (R.), « L'imprévision dans les droits européens », Mélanges JEUFFRET, 1974

425) DELEBECQUE Philippe :

426) « *Que reste-t-il du principe de validité des clauses de responsabilité ?* », *D. Aff.*, N° 8/ 1997, pp. 235-238.

427) « Transporteur ou commissionnaire : peut-on choisir ? » *Rev dr transp*, 2010, n° 9 sept. 2010, repère 8 ; V.J.P. Tosi : *D.* 2010, 409.

428) « Vente internationale et transport maritime », *Mélanges*, MOULY Christian.

429) « L'anéantissement unilatéral du contrat », *in L'unilatéralisme et le droit des obligations,* (colloque du 9 janvier 1998), sous la dir. de ch. Jasmin et D. Mazeaud, coll. Études juridiques, Economica, 1999, p. 61 et s.

430) Les nouveaux rôles de la force majeure, obs. sur Civ. 1ère, 8 déc. 1998, *Defrénois* 1999, p. 369, n°15.

431) « Pour la faute inexcusable », *in RDT* nov. 2009.

432) « Le contrat type de commission de transport », *in Gaz CAMP* n° 31, Printemps 2013.

433) « L'exécution forcée », *RDC*, 2006, p. 99

434) DELEBECQUE Philippe, BRETZNER (J.D.) et DARRET-COURGEON(I), « Droit de la preuve », *in Recueil Dalloz*, 2013, n° 42, Panorama.

435) DELEBECQUE Ph. DELMAS-SAINT-HILAIRE (J-P), « l'adaptation du contrat aux circonstances économiques », *in La tendance à la stabilité du rapport contractuel*, L.G.D.J., 1960, p. 189 et s.

436) DELPECH Xavier, « contrat de transport : interversion de prescription », *in D.* 2008, 1621

437) DEMESLAY Isabelle, « Le droit de repentir *», Rev. jur. Ouest*, 1997, p. 153 et s.

438) DEMOGUE René, « Des modifications aux contrats par volonté unilatérale », *RTD civ.* 1907, p. 243 et s.

439) DEPREZ Jean, « Rapport sur les sanctions qui s'attachent à l'inexécution des obligations contractuelles en droit civil et commercial français », *in Les sanctions attachées à l'inexécution des obligations contractuelles*, Travaux de l'Association Henri Capitant, tome XVII, Dalloz 1968, p. 28 et s.

440) DE WIT Rusland and VAN DOOSELAERE, « Right of the suit against the carrier »*, Cmr symposium*, 8 juin 2007, *in Eur. Tranp. Law*, vol XLII n° 4.

441) DE WOLF Patrick, « Le droit des affaires de la république démocratique du Congo à la croisée des chemins », *en [ligne], [Citation : 22 mai 2005] http:www.droit-fiscalité-belge.com/article607.html#_edn-ref7*.

442) DIALLO Boubacar, « La cour commune de justice et d'arbitrage et le contentieux des actes uniformes », *Recueil Penant*, Juris Africa, janv.-mars 2005, n° 850, pp. 22-45.

443) DIALLO Ibrahim Khalil :

444) « La problématique de l'intégration africaine : l'équation de la méthode », *[En ligne], [Citation : 23 avril 2007] http:www.ohada.com/doctrine/ohadata/D-05-16*.

445) *« Étude de l'acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route »*, *ohadata D*-05-08, 2005, 35p.

446) DICKERSON Claire Moore, 2004 « A comparative analysis of Ohada's Uniforme Business Law in West Africa : A friench Civilian Structure's Impact on Economic Development ». GWU Law school public Law Research Paper n° 119. *[en ligne] 15 nov. 2004, [Citation : 13 juin 2008] http://ssrn.com/abstract=630623*

447) DICKERSON Claire

448) Moore 2005 Harmonizing Business Laws in Africa : Ohada calls the tune », 2005, 44 *Columb. J. Transnat'I Law* 17 (2005).

449) 2007 « Le droit de l'Ohada », *Recueil Dalloz*, Dalloz, 2007, n° 8, p. 560.

450) DIESSE (F.), *Le devoir de coopération comme principe directeur du contrat*, in Arch. phil. droit, t. XXXXIII, Le droit et l'immatériel, Sirey 1999, p. 259 et s.

451) DUPICHOT (J.), « La prétendue résolution amiable », *Gaz. Pal.* 1983, 1, doctr. 215.

452) Éditons Francis LEBEBVRE, « Contentieux, convention de Lugano, compétence judiciaire, clause attributive de compétence, condition de validité », *RJDA* 1/16, pp. 61-70.

453) ENDREO Gilles, « règlement amiable et concordat », *Juris-cl. commercial, fasc*. 2030, refondu par H Azarian, 1998.

454) FABRE Régis, « Les clauses d'adaptation dans les contrats », *RTD civ.* 1983, p. 1 et s.

455) FARHANA (F) :

456) « Le forwarder britannique », *BTL*, 2012, 435

457) « Le spediteur », in *BTL*, 2007, 135

458) FAVRET Jean-Marc :

459) L'essentiel du contentieux communautaire. Paris : *Gualino éditeur*, 2001, 128 p.

460) FINEL Laure, « Les règles relatives à la détermination du prix et le contrat de prêt bancaire », *J.C.P.,* 1996, I, 3957.

461) FOCHE René OUAFO BEPYASSI Vicaire, 2006, « Le droit de l'Ohada : un capital vital pour le redressement de l'économie africaine. L'effectivité du droit de l'Ohada », Yaoundé : *Presses Universitaires d'Afrique*, 2006, pp. 49-62.

462) FONTAINE Marcel :

463) « Le projet d'Acte uniforme Ohada sur les contrats et les principes d'UNIDROIT relatifs aux contrats du commerce international », *Revue du droit uniforme*, 2004, n° 2, pp. 253-266.

464) « Les clauses de force majeure dans les contrats internationaux », *D. P.C.I.* 1979, p. 473 et s.

465) FORIERS Paul Alain, « Le contrat de prestation de services : obligation des parties et responsabilité contractuelle », *Les contrats de services*, *Bruxelles, éd. Jeune Barreau*, 1994, n° 82 et s.

466) FORTIER Vincente, *«* Le contrat du commerce international à l'aune du raisonnable *»*, *Journal du Droit International*, n° 2, 1996, pp.315 à 379.

467) FOUCHARD Philippe, *«* Le système d'arbitrage de l'OHADA : le démarrage *», petites affiches, le quotidien juridique,* 393e année, 13 octobre 2004, n°205, pp.52 à 58.

468) FRANÇON (D.), « Les clauses de hardship », *Les troubles d'exécution du contrat en droit français et en droit allemand*, Heidelberg 1981, p. 308 et s.

469) GALLMEISTER Inès, « Procédure et interruption de la prescription », *Recueil Dalloz,* 2008, 1630.

470) FRISON-ROCHE Marie Anne :

471) « L'indétermination du prix », *R.T.D. civ.,* 1992, p. 270

472) « De l'abandon du carcan de l'indétermination à l'abus dans la fixation du prix ? », *R.J.D.A.,* 1996/1, p. 3

473) « Va-t-on vers une acceptation unitaire de l'abus dans la fixation du prix ? », *rev. consom.,* 1996, n° 92, p. 13

474) GATSI Jean, « L'effectivité du droit de l'OHADA », *Presse Universitaire d'Afrique*, Yaoundé, 2006, p. 59

475) GHESTIN Jacques :

476) *« Nouvelles propositions pour un renouvellement de la distinction des parties et des tiers »*, *RTD.civ*. (4), oct.-déc.1994, pp.777 à 800.

477) « L'abus dans les contrats », *Gaz. Pal.,* 20 août 1981, p. 379

478) « Réflexion sur le domaine et le fondement de la nullité pour indétermination du prix », *D.*, 1993, chron., p. 251.

479) « De la réticence dolosive », *Rev. Trim. Dr. Civ*., 1988, p. 336.

480) GROUTEL Hubert, « L'indemnisation consécutive à une faute inexcusable de l'employeur : mise en ordre après la décision du Conseil Constitutionnel du 18 juin 2010 », *RCA* juin 2012.

481) GRUBER Annie, « Coresponsabilité civile *»*, *in BTL* 2007, 135.

482) GUEDJE Ludovic, « L'interdépendance des obligations dans les contrats de transport de marchandises par route de l'OHADA : implications et conséquences pour les parties », *Revue de l'ERSUMA*, n° 2, mars 2013, Doctrine, p. 153

483) GUYON Yves, 2004, « Conclusion sur le colloque sur l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du droit des affaires », *Les Petites Affiches*, 13 oct. 2004, n° 205, pp. 59-63.

484) HAAK (K F) Krijn, « The harmonization of intermodal liability arrangements », *Eur. Transp. Law*, vol XL n°1, 2005, p. 11.

485) HANOTIAU Bernard, « Le vice propre et la nature propre de la marchandise : causes d'exonération de responsabilité du transporteur CMR », *in Liber amicorum Jacques PUTZEYS*, Bruylant, 1996.

486) HAYOIT DE TERMICOURT (Cons. R.), « Dol et faute lourde en matière d'inexécution des contrats », *J.T.*, 1957, 601

487) HOEKS Lim (M)*,* Multimodal carriage with a pinch of sea salt : dorr-to-door under the UNCITRAL Draft instrument, *in Eur. Transp. Law* 2008, vol. XLIII n° 3, p. 257.

488) HUET (A) « La compétence d'attribution judiciaire internationale en matière contractuelle », *in Travaux du Comité français de droit international privé*, 1985, 4, pp. 17-51, communication faite le 25 nov. 1981.

489) HUET Jérôme, « Critique de la jurisprudence de l'assemblée plénière sur l'indétermination du prix »*,* Mélanges J. GHESTIN, L.G.D.J., 2001.

490) IBRIGA Luc Marius,

491) 2006, « La problématique de la juridictionnalisation des processus d'intégration en Afrique de l'Ouest ». [Citation : 22 Juin 2008] http//www.institut-idef.org/compte-rendu-du-colloque-sur-La.html ?var_recherche=Ibriga

492) « Introduction aux traités et aux actes uniformes de l'Ohada », [En ligne], [Citation : 22 janvier 2004] http :www.ohada.com/doctrine/ohadata/D-02-17.

493) ISSA- SAYEGH Joseph :

494) *«* Présentation générale de l'acte uniforme sur le contrat de transport de marchandises par route »*, ohadata* D-07-03, 2007, 22p.

495) « Extinction des obligations. Paiement : modalités, époque et lieu », *Juris-cl. civ.*, art. 1235 à 1248, fasc. 40.

496) « L'admission d'un principe de résolution unilatérale du contrat indépendant de sa durée », note sous Civ. 1ère, 20 fév. 2001, *D.* 2001, p. 1568.

497) « Privilège et droit de rétention du voiturier », *RTD civ*, 1998, 502.

498) JAMIN Christophe :

499) « Les conditions de la résolution du contrat : vers un modèle unique ? Rapport français », *in Les sanctions de l'inexécution des obligations contractuelles. Études de droit comparé*, sous la dir. de M. Fontaine et G. Viney, Bruylant et L.G.D.J. 2001, p. 451 et s.

500) JAMIN Christophe, « Plaidoyer pour le solidarisme contractuel », *in Le contrat au début du XXIè siècle*, Mélanges J. Ghestin, L.G.D.J., 2001, p. 441 et s.

501) JOURDAIN Patrick,

502) « Le devoir de " se renseigner " »,

503) « Sur de la force majeure », *RTDciv.* 2003 p. 301.

504) « Le devoir de « se » renseigner » (contribution à l'étude de l'obligation de renseignements), *D.* 1983, chron., p.139.

505) « Faute civile et faute pénale », Journée d'étude sur la responsabilité pour faute, Le Mans, 17 janv. 2003, RCA juin 2003

506) KAHN Philippe, « Force majeure et contrats internationaux de longue durée », *Clunet*, 1975, p. 476 et s.

507) KAMARA (F.), « La question de la détermination du prix », p. 17.

508) KITIO Édouard, « Les réserves dans le transport international de marchandises », *Juridis Périodique* n°88, oct.- nov. -déc. 2011, pp. 111.

509) KULLMANN Jérôme, « Remarques sur les clauses réputées non écrites », *D.*, 1993, chron., p. 59.

510) KUTSCHER-PUIS Fabienne, « La détermination du prix de vente _L'expérience allemande », *R.I.D. comp*., 1997, p. 175.

511) LACASSE Nicole, PUTZEYS Jacques :

512) *« L'acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route »*, *Dr. European Transport Law-2003*, pp.673 à 729.

513) « L'Acte uniforme de l'Ohada relatif aux contrats de transport de marchandises par route », *[En ligne], [Citation : 3 juil. 2006] http :www.ohada.com/doctrine/ohadata/D-04-06*

514) LAMATHE (D.), « La clause de force majeure dans les contrats internationaux », *Cah. ju. électr. gaz.* 1987, p. 467 et s.

515) Lamy transport 1994, tome 1

516) Lamy transport 2011, tome 1

517) *Lamy Transport* 2008, tome 2, n° 1079.

518) *Lamy transport 2008*, tome 1, n° 858.

519) *Lamy Transport*, « transports terrestres aériens », tome 1, éd. *Lamy* 2003

520) *Lamy Droit de la responsabilité* « Droit de la responsabilité », 270-21.

521) LATRON (M P), « Problèmes actuels causés par l'avarie commune », *in JMM* 1992, 2433.

522) LAUDE Anne, « La détermination du prix dans les contrats de distribution : le changement de cap », *D. Aff.,* 1996, chron., p.6

523) LEDUC Fabrice, « La détermination du prix, une exigence exceptionnelle ? », *J.C.P*., 1992, I., 3631.

524) LE PRADO Didier, « Faute lourde et compétence : Interprétation de la CMR par le juge français », *in Rev. Scapel* 2004, 59.

525) LEBOULAGER (P), « L'arbitrage et l'harmonisation du droit des affaires en Afrique », *in Rev. Arb.* 1999, 551.

526) LECONTE Philippe et LUQUIAU (A), « Requête et ordonnance aux fins d'expertise judiciaire de l'article L. 133-4 du Code de commerce », *in RTD* 2014, Formule 39.

527) LECUYER Hervé,

528) « le principe de proportionnalité et l'extinction du contrat », *in Existe-il un principe de proportionnalité en droit privé ?* colloque Paris V du 20 mars 1998, *Pet. Aff.* n° 117, 30 sept. 1998, p. 31 et s.

529) « La modification unilatérale du contrat », *in unilatéralisme et le droit des obligations* (colloque du 9 janvier 1998), sous la dir. de Ch. JAMIN et D. MAZEAUD, coll. Études juridiques, Economica, 1999, p. 47 et s.

530) LEGROS Cécile,

531) « Transport routier international : Responsabilité du transporteur routier international de marchandises », *J.-Cl.* Transport, mars 2012.

532) « Transport routier international : Contrat de transport routier de personnes et de marchandises », *J. –Cl. Transports*, mars 2011.

533) LEMARIE Alexis, et CHARLES Jean Baptiste, « La contestation d'une compensation arbitraire », *RTD* sept. 2011, formule.

534) LEVY-ULLMANN Henri, « L'inexécution du contrat pour cause d'impossibilité dans le droit anglais. Contribution à l'étude des conséquences du cas fortuit et de la force majeure en matière d'obligations », *Annales de Droit commercial français, étranger et international*, n°4, 1921 et 1, 1922.

535) LHUMANN Niklas, « L'unité du système juridique », *Arch. phil. droit*, 1986, p. 163.

536) LIMPENS Jean, « La faute et l'acte illicite en droit comparé », *Mélanges* Jean Dabin, Émile Bruylant, Sirey, 1963, t. II, p. 723 et s.

537) LOEWE Roland :

538) « La CMR a quarante ans », *in Rev. Dr. Unif.* 1996-3, p. 429.

539) « Note explicative sur la convention relative au contrat de transport international de marchandise par route (CMR) du 19 mai 1956 », *in Dr. Eur. Transp.* 1976, 407

540) LOHOUES-OBLE Jacqueline, 1999, « L'apparition d'un droit international des affaires en Afrique », *Revue internationale du droit comparé*, 1999, n°3, p. 543.

541) LOKO-BALOSSA Elie, « L'octroi d'un délai de grâce », *R.R.J.*, droit prospectif, 1994, p. 807 et s.

542) LONDON (C.), « Transports terrestres et mobilités durale : un démarrage très progressifs », *RTDE*, 2004, pp. 721-734.

543) LOQUIN Éric, « Clauses dissuasives des litiges », *Juris-classeur, contrats, Distribution, fasc*. 135, 1989.

544) LUCAS DE LEYSSAC, Claude, « L'obligation de renseignements dans les contrats », *in l'information en droit privé*, L.G.D.J., 1978, sous la direction de Y. LOUSSOUARN et P. LAGARDE, n° 17 et s., p. 314 et s.

545) M'BAYE Kéba, « L'histoire et les objectifs de l'Ohada », *Les Petites Affiches*, 13 oct. 2004, n° 205, pp. 4-7.

546) MACNEIL (I.R.), « Efficient, breach of contract: circles »,*in the sky*, *Virginia law review*, mai, 1982, vol. 68, p. 947 et s.

547) MALINVAUD Philippe, « De l'application de l'article 1152 du code civil aux clauses limitatives de responsabilité », *in L'avenir du droit, Mélanges François Terré*, 1999, p. 689 et s.

548) MARTY Gabriel, « Illicéité et responsabilité », *Études juridiques offertes à Léon Julliot de la Mas* (D.).

549) MASSE (CI.), « La bonne foi dans l'exécution du contrat, rapport général », *in La bonne foi, Travaux de l'association Henri Capitant*, T. XVIII, Litec, 1994, p. 217 et s.

550) MERCADAL Barthélemy :

551) 1997, « Justice et Citoyenneté », *Recueil du cycle de conférences 1996-1997, éd., Conservatoire National des Arts et Métiers*, Paris, sn, 1997.

552) « Regards sur le droit des transports », Études offertes à René RODIERE, *D.* 1981, pp.423 à 438.

553) MERCADAL (D.), « La détermination du prix dans les contrats », *D.P.C.I.*, 1979, p.445.

554) MEGRET Jacques, LOUIS Jean Victor, VIGNES Daniel et Michel WAELBROECK, « Le droit de la Communauté économique européenne, t. 1, Préambule - Libre circulation des marchandises, t. 2, Agriculture », *Rev dr comp*, 1970, 22-4, pp 820-822.

555) MESTRE Jacques :

556) « Résolution judiciaire de l'article de l'article 1184 du Code civil », *R.T.D. civ*., 1969, p. 563, 11.

557) « D'une exigence de bonne foi à un esprit de collaboration », *R.T.D. civ.*, 1986, p. 101.

558) « L'évolution du contrat en droit privé français », *in L'évolution contemporaine du droit des contrats*, Journées Savatier, P.U.F., 1986, p. 41 et s.

559) « Quelques précisions sur la résolution du contrat », *RTD civ*. 1985, p. 163.

560) Obs. sur com. 7 mars 1984, *RTD civ.* 1985, p. 164

561) « D'une exigence de bonne foi à un esprit de collaboration », obs. sur Paris 18 juin 1984 et 26 juin 1985, *RTD civ.* 1986, p. 100

562) « De la pérennité du lien contractuel », obs. sur Civ. 1ère, 5 févr. 1985 et autres, *RTD, civ.,* 1986, p. 105.

563) obs. sur Civ. 1ère, 12 mars 1985, *RTD civ.*, 1986, p. 345.

564) « Le contrôle judiciaire de l'exception d'inexécution », obs. sur Toulouse 30 oct. 1985 *RTD civ.* 1986, p. 591.

565) « Le juge et les conditions de la résolution », obs. sur Civ. 1ère, 25 nov. 1986 (dame Gautier), Civ 3ème 16 avr. 1986 (Bull. civ. III, n° 41) et Civ. 3ème 4 juin 1986 (Épx Idi art), *RTD civ*., 1987, p. 313.

566) « Le juge face aux stipulations contractuelles excessives », obs. sur Com. 12 nov. 1986 et autres *RTD civ.*, 1988, p.110

567) « Rigueur et infléchissement de la loi contractuelle », obs. sur com. 31 mai 1988, *RTD civ.*, 1989, p. 71, n°5.

568) « De la rupture unilatérale du contrat », Obs. sur Paris, 11 oct. 1989, *RTD civ.,* 1990, p. 278.

569) « Difficulté de l'une des parties et sort du contrat », Obs. sur Paris, 21 déc. 1989, *RTD civ.*, 1991, p. 115

570) « L'article 1144 du code civil et le droit à l'inexécution (temporaire) du débiteur », obs. sur Civ. 3ème, 20 mars 1991, *RTD civ*., 1991, p. 735.

571) « D'une exigence de bonne foi à un esprit de collaboration », *R.T.D., civ.* 1986.

572) « où les difficultés d'exécution d'un contrat provoquent ce même résultat (la nomination d'un administrateur judiciaire) », obs., sur TGI Paris, 16 nov. 1988, *RTD civ*., 1990, p. 275 et s.

573) MESTRE Jacques et FAGES, « Sur la nullité d'une clause d'indétermination du prix », *JCP*, 1999 II. 10222, Obs. 318 ; *bull. civ.* IV, n° 89 ; *RTD* civ. 2000.

574) MOLFESSIS, « Le principe de proportionnalité et l'exécution du contrat », *in Existe-il un principe de proportionnalité en droit privé*, colloque Paris V du 20 mars 1998, Pet. Aff. n° 117, 30 sept. 1998, p. 21 et s.

575) MORAND Charles Albert, *« La sanction », Archives de philosophie du droit*, tome 35, *Sirey,* 1990, pp.293-312.

576) MORIN Georges, « Le devoir de coopération dans les contrats internationaux », *Dr., et part. com. Intern*. 1980

577) MORINET (C. V.), « Le laissé pour compte : un mode original de réparation dans le transport de marchandises », *RTD* juil. – août 2007.

578) NAIM-GESBERT Éric, « Aux vertus de la transition écologique en matière de transports », *in transports et développement durable*, PUAM, 2019

579) NAJJAR (I), « Donation entre époux, », *D. rep. Dr. Civ*.

580) NATAF Philippe et LIGHTBURN (J), « Loi n° 2000- 230 du 13 mars 2000 portant adaptation du droit de la preuve aux technologies de l'information et relative à la signature électronique », *JCP Entreprise et affaires* n° 21-22 du 25 mai 2000, pp. 836.

581) NDENDE Martin, « La construction du droit des transports maritimes en Afrique », Mélanges offerts au Professeur Pierre BONASSIES, Editions Moreux, Paris 2001.

582) NGABMENI (H), « Les transports routiers au Cameroun », vol. II (1996-2001).

583) NGAMKAN Gaston,

584) « Clauses d'élection de for des connaissements maritimes : mais où est donc passé le protectionnisme juridictionnel au Cameroun ? » *in Revue Scapel* 2000, p. 46.

585) « Étude comparée entre le droit maritime français et le droit maritime communautaire de l'Afrique centrale (CEMAC) – suite », *in DMF*, 2012, p. 756 ; DMF, n° 701 du 1er mars 2009.

586) « Le cadre juridique du transport multimodal international de marchandises en Afrique centrale », *in Rev. Scapel* 2006, 172 ; *JPA* 2005, 384 ; *Juris périodique* n° 84 oct.-nov.-déc., 2010, 137.

587) « La nouvelle convention des Nations Unies relative au contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer – dite « Règle de Rotterdam » 2008 : le point de vue d'un avocat maritimiste africain », *in DMF*, 2014, pp. 151- 158 (1ère partie) et pp. 261-273 (2ème partie).

588) NGWE, Marie-Andrée, 2005, « L'application des Actes uniformes de l'Ohada au Cameroun », *Recueil Penant*, *Juris Africa*, janv.-mars 2005, n°850, pp. 81-95.

589) NOSSOVITCH (V) :

590) « La valeur de la marchandise : une notion susceptible d'applications différentes », *BT* 1982, 521.

591) « Chargement, déchargement et arrimage dans les transports routiers », *BT,* 1982, 102.

592) NSIE Etienne, 2005, « La sanction de l'inexécution des obligations des parties dans le contrat de vente », *Recueil Penant*, *Juris Africa*, janv.-mars 2005, n° 850, pp. 96-137.

593) OPPETIT (B.),

594) « Adaptation des contrats internationaux aux changements des circonstances : la clause de hardship », *clunet*, 1974, p. 794 et s.

595) « Arbitrage médiation et conciliation », *Revue de l'arbitrage*, 1984, p. 307 et s.

596) Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires, *Droit des sociétés commerciales et du GIE*, Vanves, EDICEF, S.l., Ed. FFA-Ernst& Young International, 1998, 328 p.

597) OUATTARA Aboudramane :

598) « De la nature juridique des Actes uniformes de l'Ohada », *[En ligne], [Citation : 22 juil. 2006] http :www.ohada.com/doctrine/ohadata/D-02-08*.

599) « Une innovation technologique dans l'espace OHADA : la lettre de voiture électronique en matière de contrat de transport de marchandises », *in Rev. Int. Dr. Comp.*, vol. 60, 2008, p. 61.

600) PAULIN Christophe,

601) « Considérations sur la faute inexcusable », *in RDT* avril 2011, repère

602) « Contrats de transport », mars 2012/décembre 2012, *in RDT* 2013, chron. 2.

603) « Contrat de transport – Notion et régime » : *J-Cl. civil*, art. 1782 et s., 2012.

604) « Contrat de transport – Notion », *J-Cl. Transport*, fasc. 610, 2008.

605) « Transports terrestres – Responsabilité du transporteur interne de marchandises », *J-Cl*. civil, arts. 1782 et s., fasc. 470-10, 2008.

606) « Sur la clause carburant » obs. Versailles, 9 mars 2010, *RD transp.* 2010, n° 109.

607) « Sur la demande en paiement d'un complément de surcharge gazole », obs. Rennes, 9 Aout 2011, *RD transp*. 2011, n° 171.

608) « Sur la distinction des contrats de transport et de manutention », Obs. Caen, 8 nov. 2007, *RD transp.* 2008, n° 69.

609) PAULIN Christophe, « Réflexions sur la distinction entre contrat de transport et contrat de commission de transport », Mélanges offerts à Yves Serra, *Dalloz*, 2006.

610) PEDAMON Michel, « Des clauses résolutoire expresses pour cause de faillite ou de règlement judiciaire dans les ventes mobilières », *D.* 1963, chr. 145.

611) PERNET-MARQUET Hugues, « Quasi-contrats. Paiement de l'indu », *Juris-cl civ.*, art. 1376 à 1381, 1991.

612) PEROCHON Françoise, « Le droit de rétention, accessoire d'une créance », Mélanges M. CABRILLAC, *Litec*, 1999.

613) PESTEL-DEBORD Patrick, « Avaries imputables au retard : les subtilités de l'article 105 du code de commerce », *in BT* 1989, 151.

614) PEYREFITTE Léopold,

615) « Le régime juridique de transports combinés de marchandises », *in DMF* 1973, pp. 709.

616) « Transports internationaux par route », *Juris-Classeur Droit international commercial*, 1996, *Fasc. 565- B-20*, n° 82.

617) *« Quelques aspects de la jurisprudence en matière de transport »*, Études offertes à René RODIERE, *D.* 1981, pp.439 à 445.

618) PICARD Maurice, « De la résolution judiciaire pour inexécution des obligations », *RTD civ.* 1912, p. 61 et s.

619) PICOD Yves

620) « L'obligation de coopération dans l'exécution du contrat », *J.C.P.*, 1998 I 3318.

621) Note sous civ. 3ème, 8 avril 1987, *J.C.P.* 1988 II 21037

622) « La clause résolutoire et la règle morale », *J.C.P.* 1990 I 3447.

623) « L'exigence de bonne foi dans l'exécution du contrat », *in Le juge et l'exécution du contrat,* PUAM 1993, p. 57 et s.

624) Obs. sur com. 24 nov. 1998, *J.C.P.* 1999 II 10210

625) « Contrats et obligations », *Juris-cl. civil*, art. 1134 et 1135, 1999

626) « L'obligation de coopération dans l'exécution du contrat », *J.C.P.*, 1988, I, 3318.

627) PIOTRAUT Jean Luc,

628) « L'impossibilité d'exécuter un contrat », *Pet. Aff.* 1994, n°20

629) « Les contrats de distribution et la détermination du prix », *Rev. jur. com.,* 1992, p. 16.

630) PIZZIO Jean Pierre, « L'introduction de la notion de consommateur en droit français », *D.*, 1982, chron., p. 91

631) PLAISANT Robert, « Les contrats d'exclusivité », *R.T.D. com.*, 1964 p. 1.

632) POUGHON Jean Michel, « Une constante doctrine : l'approche économique du contrat », *Droits* n°12, *Le contrat*, P.U.F., 1990, p. 47 et s.

633) POUGOUE Paul Gérald, *« Les figures de la sécurité juridique », Revue Africaine des Sciences Juridiques*, Université de Yaoundé- II, Faculté des Sciences Juridiques et Politiques, vol.4, n°1, 2007, pp. 1-8.

634) POURQUIER Catherine, « La rétention du gagiste ou la supériorité du fait sur le droit », *RTDcom*, 2000, n° 22, p. 580

635) PUTMAN Emmanuel,

636) « Retour sur le droit de ne pas payer ses dettes *», in Memoriam Georges Ripert, RRJ, droit prospectif 1994* (1), p. 109 et s.

637) « Commentaire sur la thèse de S. FARNOCCHIA, L'excuse contractuelle, Étude de l'inexécution fortuite du contrat », thèse Aix-en-Provence, 1994, dactyl., *RTD civ.*, 1994, p. 479 et s.

638) PUTZEYS Jacques,

639) « L'article 2, CMR : une autre interprétation », *in BTL* 1991, 87.

640) « Les problèmes de qualification dans les contrats de transport et les contrats annexes et de clarification des concepts de base », *in DPCI* 1976, t2, n°4, 596.

641) « Présomption de responsabilité ou présomption de faute ? Confusions dans le droit des transports », *in Mélanges* Roer O. Dalcq : Responsabilités et assurances, pp. 487-505.

642) PRIEUR Michel, « le dol, conditions : inexécution et la volonté de ne pas exécuter », *J.C.P.*, 1969, II, 16030.

643) QUINTARD-MORENAS François, « Pour une approche renouvelée de la théorie des risques », *Pet. Aff.* 1995, n°81, p. 26 et s.

644) RAVANAS (J.), « De l'interdépendance dans l'exécution des contrats », *in Le droit du crédit au consommateur*, sous la dir. de Ibrahim FADLALLAH, Litec 1982, p. 415.

645) REMOND-GOUILLOUD Martine, « Du droit de disposition », in *DMF* 1990, 587.

646) REMY Philippe

647) « Critique du système française de responsabilité civile », *Droit et cultures*, 1996, p. 31 et s.

648) « La responsabilité contractuelle ; histoire d'un faux concept », *RDT civ.,* 1997, p. 323 et s.

649) RIPERT Georges., « Le droit de ne plus payer ses dettes », D.H., 1936, Chron. p. 57

650) RIZZO Fabrice, « Regards sur la prohibition des engagements perpétuels », *Dr., et Patr.* janv. 2000, p. 60 et s.

651) ROBERT Jacques-Henri, « L'histoire des éléments de l'infraction », *Rev. sc. crim. et dr. pén. comp.* 1977, p. 269 et s.

652) ROCHE-DAHAN Janick, « L'exception d'inexécution, une forme de résolution unilatérale du contrat synallagmatique », *D.* 1994, *chr.* 255.

653) RODIERE René :

654) *«* Des avaries aux marchandises en cours de chargement ou de déchargement »*, J.C.P.*1953, I, 1085.

655) *«* La validité des clauses limitatives de responsabilité dans les transports terrestres *»*, (Évolution de la jurisprudence*)*, *Recueil Dalloz* 1954, chronique XXI, pp.123 à 126

656) *«* Une notion menacée : la faute ordinaire dans les contrats *»*, *RTD.civ*. 1954, pp. 201 à 227.

657) « L'incidence du dol du préposé sur la responsabilité de l'employé » *BT*, 1979

658) « L'association du destinataire au contrat de transport », *BT*, 1976, 360.

659) « Limitation de responsabilité pour tous les dommages justifiés », *BT*, 1979, 14.

660) « Avaries communes et transports combinés », *in B.T*. 1974, 14.

661) « La CMR », *in BT*, 1970, 149.

662) La CMR : deuxième étude : « le contrat de transport », *in B.T*., 1970, p. 26.

663) La CMR : troisième étude : « l'exécution du contrat de transport », *in BT*, 1970, p. 38.

664) La CMR : quatrième étude : « La livraison », *in BT*, 1970, pp. 66.

665) La CMR : Cinquième étude : « Les responsabilités », *in BT* 1970, p. 94.

666) La CMR : Sixième étude : « Conditions de la responsabilité du transporteur », *in BT.* 1970, p. 131.

667) La CMR : Septième étude : « Conditions de la responsabilité du transporteur », *in BT*, 1970, p. 138.

668) La CMR : Huitième étude : « Réparation due par le transporteur », *in BT*., 1970, p. 162.

669) La CMR : neuvième étude : « Le contentieux », *in BT*, 1970, p. 178.

670) La CMR : dixième étude : « compétence et exécution des décisions, prescription extinctive », *in BT* 1970, p. 202.

671) La CMR : onzième étude : « Transports successifs », *in BT* 1970, p. 242.

672) La CMR : douzième et dernière étude, *in BT*, 1970, p. 258.

673) « La location des véhicules routiers de marchandises », *in BT* 1975, p. 136.

674) « Les transports combinés route/autre mode de locomotion : contribution à l'étude de l'article 2 de la CMR », *in BT* 1973, 458.

675) « Manuel de droit des transports », 1969, n° 144.

676) « Un faux problème : celui des conteneurs ? », *in DMF*, 1968, 707.

677) « Une nouvelle Convention sur le transport par mer : les règles de Hambourg 1978 », *in BT* 1978, p. 295.

678) « Une responsabilité parfois abusive : celle du dernier transporteur », *in BT* 1966, 310.

679) ROUHETTE Georges, « La révision conventionnelle du contrat », *Rev. Int. Dr. Comp*., 1986/2, P. 369 et s.

680) RUDDEN Bernard et JUILHARD Philippe, « La théorie de la violation efficace », *Rev. int. dr. comp.* 1986 (4), p. 1015 et s.

681) SANCHEZ-GAMBORINO Francisco, « Contrat de transport : nouvelle loi espagnole », *in BTL,* 2010, 172.

682) SAVAUX Éric, « fin de la responsabilité contractuelle ? », *RTD civ*., 1999, p.1.

683) SAWADOGO Harouna, « L'application des Actes uniformes Ohada par les juridictions nationales du Burkina Faso », *Recueil Penant*, *Juris Africa*, janv.-mars 2005, n° 850, pp. 71-80.

684) SAYAG Alain, « Le contrat-cadre, 2. La distribution », *Coll. Le droit des affaires*, 1995.

685) SEUBE Alain, « Les conditions générales des contrats », *Mélanges* Jauffret, 1974

686) SCAPEL Christian,

687) « Du transport successif au transport amodal via le transport multimodal », *in Rev. Scapel*, 2006, 139.

688) Le gigantisme et le transport maritime des marchandises », *in Revue Scapel* 2008, 187.

689) « Les reformes apportées par les règles de Hambourg à la responsabilité du transporteur maritime », *in Rev. Scapel* 1992, p. 111.

690) SCHADEE Hester, « Le droit des transports dans la CEE : le droit national néerlandais va se rapprocher de la CMR ? » *in BTL* 1982, 402.

691) SERE Souleymane, KABRE Dominique (W.*), «* Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route », Centre de Recherche Panafricain en Management pour le Développement, Ouagadougou*, Éditions Outils du Management*, 2005, 139 p.

692) SERINET Yves. Marie, « L'effet rétroactif de la résolution pour inexécution en droit français, Rapport français », *in Les sanctions de l'inexécution des obligations contractuelles*. Études de droit comparé sous la dir. de M. Fontaine et G. Viney, Bruylant et L.G.D.J., 2001, p. 589 et s.

693) STAES Olivier,

694) « Interruption et interversion de la prescription annale », *in RDT*, 2011, comment. 18.

695) « La loi n° 2008-561 et le régime des prescriptions applicables aux transports terrestres de marchandises », *in RDT* mars 2009, Études 5, p. 13.

696) « Qualité pour agir et suspension de la prescription », *in RDT*, 2011, comment. 17

697) STORCK Michel,

698) « Dérogation à la résolution judiciaire : les clauses résolutoires », *Juris-cl. civil*, art. 1184, fasc. 20, 1997.

699) « Résolution judiciaire », *Juris-cl. civil*, art. 1184, fasc. 10, 1997.

700) STRAUCH (M.), NEUMANN (C.W.), « La détermination des prix, et autres prestations en droit allemand des contrats », *D.P.C.I.*, 1980, p. 133.

701) TALLON Denis, « L'inexécution du contrat : pour une autre présentation », *RTD civ.* 1994, p. 223 et s.

702) TCHIKAYA, Blaise, « L'entrée historique des pays d'Afrique dans la jurisprudence internationale », *Miskolc, Journal of International Law*, [En ligne], http://www.uni-miskolc.hu/-wwwdrint/20042tchikaya1.htm#_ftnref74

703) TEPPI KOLLOKO Fidèle, « Droit et pratique de la Common Law à l'épreuve du droit Ohada », *Recueil Penant*, Juris Africa, juil.-sept., 2006, n° 856, pp. 345-352.
704) TEYSSIE Bernard :
705) « Réflexion sur les conséquences de la nullité d'une clause d'un contrat », *D.* 1971, chr. 281.
706) « Les clauses de résiliation et de résolution », *Cah dr. entr.* 1975, n° 1, p. 13.
707) THIBIERGE-GUELFUCCI Catherine :
708) « *Libres propos sur la transformation du doit des contrats* », *RTD*.civ., 1997, pp.357 à 385.
709) « *De l'élargissement de la notion de partie au contrat...à l'élargissement de la portée du principe de l'effet relatif », RTD.Civ.* (2), avril-juin 1994, pp.275 à 285.
710) TILCHE Marie :
711) « Plafonds d'indemnité : Subtilités », *BTL*, n° 3711, 5 novembre 2018, p. 615.
712) « Litiges transport », *BTL*, n° 3673, 15 janv. 2018, p. 5
713) « Prescription : L'arme discrète », *BLT*, n° 3681, 12 mars 2018, p. 131.
714) « Le point sur l'action directe », *BTL*, n° 3682, 19 mars 2018, p. 154
715) « Madame meurt… », *BTL*, n° 3676, 5 février, 2018, p. 51
716) « 10 questions sur l'obligation d'information », *BTL* 2003, 649
717) « Article 105 : application à l'expéditeur ? », *BTL* 1994, 547.
718) « Assiette de l'indemnité », *BTL* 2012, 655.
719) « Assurance RC : dans quel délai agir », *BTL* 2009, 653.
720) « Chargement chancelant : L'enfer et les bonnes intentions », *BTL* 2012, 137.
721) « Comment indemniser ? », *BTL*, 2013, 173.
722) « Modification verbale du contrat », *BTL*, 1996, 732.
723) « CMR électronique : le modèle IRU », *BTL* 2007, 697.
724) « CMR : commissionnaire, successifs, sous-traitants ? », *BTL* 2009, 621.
725) « CMR : l'empire genevois », *BTL* 2010, 171.
726) « CMR : où assigner », *BTL* 2014, 632.
727) « Combiné : indomptable CMR ? », *BTL* 2009, 456
728) « Contrat de transport : notion de livraison », *BTL* n° 2994 du 30 juin 2003.
729) « Contre remboursement : pièges et subtilités », *BTL* 2013, 88

730) « Conventions internationales : Un carcan ? », *BTL*, 2007, 758.
731) « Déclaration de valeur : cas pratiques », *BTL* 2007, 758.
732) « Déclaration de valeur/assurance : Éviter les confusions », *BTL*, 2013, 423.
733) « Dix questions sur l'obligation d'information », *BTL* 2003, n° 3004 du 6 oct. 2003.
734) « Emballage : déficience et assurance », *BTL*, 2007, 551.
735) « Emballage : un transporteur averti… », *BTL*, 2012, 273.
736) « Faute « grave » du transporteur : effets sur la prescription », *BTL*, 2012, 271.
737) « Faute inexcusable : Cahin-caha », *BTL*, 2013, 356.
738) « Faute lourde : incidence sur l'indemnité », *BTL* 2003, 644.
739) « Faute lourde : Le prix de l'incurie », *BTL* 1993, 88
740) « Formalités et recours : qui peut faire quoi ? »*in BTL* 2001, 187.
741) « Intérêts de retard : Les petits ruisseaux… font parfois les grandes rivières », *BTL* 2010, 295.
742) « L'Obligation essentielle », *in BTL* 2011, 56
743) « Le jubilé de la CMR », *in BTL* 2006, 335.
744) « Les mystères des frais annexes », *in BTL* 2013, 663.
745) « Limite de responsabilité : pourquoi pas le chargeur ? »,*BTL* 2003, 431.
746) « Litiges transport : Rétrospective 2012 », *in BTL* 2013, 4
747) « Livraison : quand le destinataire « décale », *in BTL* 2013, 518.
748) « Mix CMR/droit interne », *in BTL* 2003, 429.
749) « Opération commando » : De l'absolution à la punition, *BTL*, 2014, 435.
750) « Pierres d'achoppement », *in BTL* 2013, 455.
751) « Pollution des marchandises : quelles réparations », *BTL* 2010, 52.
752) « Prescription/Forclusion : Calcul et aménagement », *BTL* 2014, 501.
753) « Prescription : interruption n'est pas interversion », *BTL*, 2014, 549.
754) « Prescription CMR : peut-on grappiller ? », *in BTL* , 2010, 103.
755) « Prise en charge : penser aux réserves », *BTL* 2009, 364.
756) « Remise au chargement », *BTL*, 2003, 471.
757) « Remorque : marchandise, véhicule ou colis ? », *BTL,* 2010, 201
758) « Réserves : la guerre des preuves », *in BTL* 2005, 449.

759) « Responsabilité du chargeur : présumée ou à prouver », *in BTL,* 2014, 320.
760) « Rétrospective de jurisprudence 2002 », *BTL*,2003, p. 4
761) « Rétrospective de jurisprudence en l'an 2006 », *BTL* 2007, p. 5
762) « Surcharge : faute lourde de l'expéditeur », *DMF,* 2003, 429
763) « Transport final : malheur aux derniers… », *BTL,* 2007, 712.
764) « Transport routier international : assiette de l'indemnité », *BTL,* 2012, 655.
765) « Transporteurs successifs : difficile règlement de comptes », *BTL*, 1999, 85.
766) « Transroulage : usage fréquent, texte complexe ? », *BTL*, 2014, 384.
767) « Vice de chargement : Qu'en dit la CMR ? », *BTL* 2013, 59.
768) « Vice propre des marchandises : la porte étroite », *BTL*, 2006, 339.
769) « Faute inexcusable » (mise au point), *BTL* n°3406, 2012
770) «10 questions sur la faute inexcusable », *BTL* n°3305, 2010.
771) « Limitations d'indemnité », *BTL* n°3319, 2010
772) « Dol et faute équivalente », *BTL* n°3328,2010,
773) « Indexation gazole, indices CNR, mode d'emploi », *BTL.* 2006, 306.
774) « Temps d'attente : que payer ? », *BTL,* 2008, 218.
775) « Sur la demande en paiement d'un complément de surcharge gazole », obs. Rennes, 9 Aout 2011, *BTL.* 2011, n° 509.
776) « Garantie de paiement », *BTL*, n°3665, 6 nov. 2017, p. 637 et s.
777) « Droit de rétention : Pour le meilleur et le pire… », *BTL*, n°3662, 16 oct. 2017, p. 592 et s.
778) « Lettre de voiture= facture ? », *BTL*, n° 3595, 18 juin 2018, p. 359
779) « Stockage : Clause de freinte », *BTL*, n° 3682, 19 mars, 2018, p. 152
780) TILCHE (M.) et Colette (B), « Incoterms 2010 : deux ajouts, trois suppressions », *BTL* 2010, 697.
781) TUNC André, « Force majeure et absence de faute en matière délictuelle », *RTD civ.* 1946, 171, spéc. n°19.
782) VAN RYN, Jean, « Une nouvelle étape dans l'élaboration du droit des transports : la convention de 1956 relative au transport international de marchandises par route (CMR) », *in Dr. Eur. Transp.* 1966, p. 639.
783) VAN OMMESLAGHE Pierre :

784) « Les clauses de force majeure et d'imprévision (hardship) dans les contrats internationaux », *Rev. inter. dr. comp.* 1980, p. 7 et s.

785) « Examen de jurisprudence », *R.C.J.B*., 1986, n° 109, pp 223 et s.

786) VATINET, Raymonde, « Le mutuus dissensus », *Rev. Trim. Dr. Civ.* 1987, p. 256

787) VEAUX FOURNERIE Paulette et VEAUX Daniel, TOURE (B.), « Responsabilité du transporteur », *Juris-Classeur Transport*, *fasc.* 1266, 2005.

788) VIALARD Antoine :

789) « La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21ème siècle », *DMF*, 2009, 21.

790) « Personnalité morale des sociétés d'armement et apparentement abusif des navires saisis », *DMF* 1996, 467.

791) VIANDIER Alain, CAUSSAIN Jean Jacques, « Droit des sociétés, Détermination du prix », *J.C.P.*, 1998, chron., I 163, p. 1582.

792) VINCENT (J. C.), « Le recours de l'assureur facultés contre le transporteur maritime », *in DMF*, 2005, 984.

793) VINEY Geneviève, « *La responsabilité »,* in *Archives de philosophie du droit*, tome 35, *Sirey* 1990, p. 275-292.

794) VINEY Geneviève, *La responsabilité contractuelle en question*, *in mélanges* Jacques GHESTIN, *Le contrat au début du 21e siècle*, L.G.D.J.

795) VAN DAMME, « Aspects juridiques d'un paiement par un tiers », *RCJB* 1974, 238.

796) VIRASSAMY V. Georges., « Les limites à l'information sur les affaires d'une entreprise », *Rev. Trim. Dr. Com*. 1988.

797) VISCHER (B), et AESCHLIMANN (L), « Analyse juridique, virtuellement vôtre : la signature électronique », *Revue B&f*, mai-juin 2000, 14.

798) VIVANT (M.), « Un projet de loi sur la preuve pour la « société de l'information », *in Bull. Act. Lamy*, Droit de l'informatique et des réseaux, p. 1

799) WERY Patrick, « L'exécution en nature de l'obligation contractuelle et la réparation en nature du dommage contractuel », Rapport belge, *in les sanctions de l'inexécution des obligations contractuelles*, Études de droit comparé sous la dir. de M. FONTAINE et G. VINEY, Bruylant et L.G.D.J., 2001, p. 167 et s.

800) WESOLOWSKI Krzysztof, « A review of judicial decisions of the Polish Supreme Court within the scope of CMR », *ETL*, 2013, 337.

801) WIGNY Pierre, « Responsabilité contractuelle et force majeure », *RTD civ.*, 1935, p. 19 et s.

802) ZENATI Fréderic et FOURNIER Stéphanie, « Essai d'une théorie unitaire sur la prescription », *RTD civ.*, 1996, p. 339

803) YARGA Larba, « l'Ohada, ses institutions et ses mécanismes de fonctionnement », *[En ligne], [Citation : 12 avril 2008] http : www.ohada.com/doctrine/ohadata/D-05-37*

804) ZAHI Amer « droit des Transports », *OPU Alger* Tome 1.

805) ZALEWSKI (M.), « EU, road transport politicies and the distribution of foreight », *in International Trade Law and Regulation*, 1996, pp. 133 -139.

806) ZELCEVIC-DUHAMEL (A.) :

807) « La notion d'économie du contrat en droit privé », *JCP*, 2001, éd., G, 423.

808) « Article 105 : un mort bien vivant », *BTL*, 1997, 43.

809) « Avaries dues au chargement », *BTL,* 2008, 29.

810) « Changement du destinataire », *BTL,* 2012, 230.

811) « CMR : absence de réserves et preuve du dommage », *BTL,* 1998, 417.

812) « CMR : acrobaties autour d'une prescription », *BTL,* 2006, 14.

813) « CMR : « Cascade » et droit d'action », *BTL,* 2005, 524.

814) « CMR : champ d'application et « circonstances inévitables », *BTL,* 2005, 102.

815) « CMR : champ d'application et ordre de l'ayant droit », *BTL,* 2003, n° 2996 du 14 juil. 2003.

816) « CMR : de l'importance des réserves », *BTL,* 2003, 337.

817) « CMR : douane et responsabilité du transporteur », *BTL,* 2005, 172.

818) « CMR : laissé-pour-compte ou avaries ? », *BTL,* 2003, n° 3013 du 08 déc. 2003.

819) « CMR : notion de dommages apparents », *BTL,* 2003, 143.

820) « CMR : prescription et rôle des intervenants », *BTL,* 2003, 289.

821) « CMR : problème de prescription », *BTL,* 2003, 198.

822) « CMR : reconnaissance de responsabilité », *BTL,* 2003, n° 2992 du 16 juin 2003.

823) « CMR : suites de l'incendie d'un véhicule », *BTL* 2003, 323.

824) « CMR : valeur de la marchandise », *BTL*, 1997, 182.

825) « CMR : vices d'emballage », *BTL* 2005, 438.

826) « Commission : Recours contre le substitué », *BTL* 2010, 323.

827) « Conteneur : responsabilité du dernier transporteur », *BTL*, 1992, 705.
828) « Contre-remboursement : attention aux chèques antidatés ! », *BTL*, 2003, 655.
829) « Contre remboursement : attention à l'assurance », *BTL*, 2003, 691.
830) « Contre remboursement : cafouillage sur le destinataire », *BTL*, 2003, n° 2977 du 3 mars 2003.
831) « Convention de Genève : retour d'emballages », *BTL*, 2003, 290.
832) « Déclaration de valeur : cas pratiques », *BTL*, 2007, 758.
833) « Déclaration de valeur : conditions d'opposabilité », *BTL*, n° 2994 du 30 juin 2003.
834) « Défaut d'emballage : responsabilité de l'expéditeur », *BTL*, 2003, 691.
835) « Droit de la preuve et signature électronique : aperçu rapide », *JCP E* 2000, n° 10, p. 385.
836) « Excès de vitesse ; faute lourde », *BTL,* 2003, n° 2982 du 7 avril 2003.
837) « International : CMR ou Varsovie », *BTL,* 2007, 652.
838) « Forclusion : en France et ailleurs », *BTL,* 2003, 157.
839) « Multimodal : quels recours ? », *BTL,* 2008, 213.
840) « Protestation motivée : soyez vigilants ! », *BTL,* 2005, 456.
841) « Responsabilité des dommages causés au véhicule du transporteur : fondement et conditions de l'action du transporteur en réparation de ces dommages », *BTL* 1978, 228.
842) « Transport ro-ro : aspects juridiques », *Lloyds Anversois*, 9 juillet 1987, p. 1
843) « Vice d'emballage/arrimage : exonération du transporteur », *BTL,* 2003, n° 3013 du 8 déc. 2003.
844) « Vingt questions sur la CMR », *BTL*, 2003, n° 3011 du 24 nov. 2003.
845) « Vol en Allemagne : circonstances inévitables », *BTL,* 2003, n° 3006 du 20 oct. 2003.
846) « Vol : festival de fautes lourdes », *BTL,* 2002, 678.
847) « Vol : notion de faute lourde », *BTL*, 2001, 194.
848) ZERBO, « Privilège et droit de rétention du voiturier », *D.* 2001, Chron. 2290.
849)

THESES, MEMOIRES:

850) AKPACA Jonas Didier, sous le dir. De Pierre BONASSIES, *La livraison de marchandise dans les contrats internationaux de vente, de transport et d'assurance*, thèse droit privé, Aix Marseille 3, 1997, cote MFT 97/AIX3/2013, COTE K 53761

851) ANDRE Christophe, *Le fait du créancier contractuel*, thèse dactyl. Paris I, 2000

852) AUDIT Bernard, *La vente internationale de marchandises, Convention des Nations-Unies du 11 avril 1980*, L.G.D.J., 1990

853) AYNES Alain. *Droit de rétention, unité ou diversité ?* thèse Paris-II, 2004, Economica, 2005

854) BANDRAC Monique, *La nature juridique de la prescription extinctive en matière civile*, préf. P. Raynaud, thèse Economica, 1986

855) BARBIERI Jean Jacques, *Vers un nouvel équilibre contractuel ? Recherche d'un nouvel équilibre des prestations dans la formation et l'exécution du contrat*, thèse dactyle. Toulouse, 1981

856) BARONCEA Démetre (J), *Essai sur la faute et le fait du créancier (cause justificative du débiteur)*, thèse Paris, LGDJ, 1929.

857) BATOUAN-BOUYOM Joseph Alain, *Le droit OHADA sur le transport des marchandises par route : approche critique, prospective et comparative*, thèse de doctorat, droit privé, Université de Nantes, soutenue le 04 octobre 2007.

858) BEHAR-TOUCHAIS Martine, *Le décès du contractant*, Thèse Paris II, 1988.

859) BESSON (Ch.), *La force obligatoire du contrat et les changements dans les circonstances*, Thèse Lausanne, 1955.

860) BOBONGO Louis Chrysos*, Le prix dans le contrat de transport de marchandises*, thèse, Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2016.

861) BONASSIES Pierre, *Le dol dans la conclusion des contrats*, thèse, Lille, 1955, p. 110 et s. p. 486 et s.

862) BONJEAN(B), *Le fait personnel non fautif dans le droit de la responsabilité civile*, thèse Grenoble, 1973.

863) BOSC Jean, *Essai sur les éléments constitutifs du délit civil*, thèse, Montpellier, 1975

864) BOULANGER David, *L'indétermination de l'objet pécuniaire des contrats engendrant vente de marchandises, Contribution à la*

notion d'objet dans la théorie générale des obligations, Thèse, Lille II, 1994

865) BOURGOIN Édouard, *Essai sur la distinction du cas fortuit et de la force majeure*, thèse, Lyon, 1902

866) BRIGO Catherine, *l'extériorité de la force majeure en droit civil*, Thèse, 3° cycle, Grenoble, 1982

867) BRUNET André, GHOZI Alain, *La fonction du prix dans le droit de la concurrence*, Mélanges Mouly, Litec, 1998, tome II.

868) CAMBON (S.), *Echange de données informatisé : un nouvel outil stratégique au service des entreprises du secteur des transports*, Mémoire DESS, Transports internationaux, Paris I, 1993.

869) CASSIN René, *De l'exception tirée de l'inexécution dans les rapports synallagmatiques (execeptio non adimpleti contractus*), thèse Paris, 1914, Sirey, 1914

870) CHAUVEL Patrick, *Les vices de consentement*, thèse Paris II, 1982

871) COLLOMB Pierre *Demeure et mise en demeure en droit privé*, thèse dactyl. Nice, 1974

872) CONSTANTINESCO Léontin – Jean, *La résolution des contrats synallagmatiques en Droit allemand*, thèse Paris, 1940

873) COURTOIS (V.), LOISEAU (G.), POLICELLA (A.) et ZEFF (E.), *La révision pour imprévision*, mémoire DEA, Paris I, 1988

874) COUTOURIER Gérard, *La confirmation des actes nuls*, thèse Paris, 1972, préf. J. FLOUR

875) CRISTAU Antoine, *Grève et contrats*, thèse Paris I, 1999

876) DARBELLAY Jean, *Théorie générale de l'illicéité*, Fribourg, 1955

877) DESGORCES Richard, *La bonne foi dans le droit des contrats : rôle actuel et perspectives*, thèse dactyl. Paris II, 1992

878) DIALLO KHALIL (I.), *Conflits de lois et conflits de conventions dans le transport international de marchandises par mer*, thèse, Paris II, 1987

879) DIESSE François, *Le devoir de coopération dans le contrat*, thèse Lille II, 1998

880) DJORIC Ana, sous la dir., d'Olivier AUDEOUD, *Le contrat de transport international terrestre des marchandises*, thèse droit privé, Paris 10, 2004, cote T 04 PA10-202

881) DURAND Jean François, *Le droit de rétention*, thèse, Paris II, 1979.

882) EL GAMMAL Mostapha Mohamad, *L'adaptation du contrat aux circonstances économiques*, thèse t. 185, préf. A Tunc, 1967.

883) ENCINAS DE MUNAGORRI Rafaël, *L'acte unilatéral dans les rapports contractuels*, thèse LGDJ, t. 254, préf. A. Lyon-Caen, 1996

884) FABRE-MAGNAN Muriel, *De l'obligation d'information dans les rapports contractuels*, thèse LGDJ, t. 254, préf. A Lyon-Caen, 1996

885) FAGES Bertrand, *Le comportement du contractant*, thèse Aix-Marseille, préf. J. Mestre, P.U.A.M. 1997

886) FARNOCCHIA Serge, *L'excuse contractuelle. Étude de l'inexécution fortuite du contrat*, thèse dactyl. Aix-en-Provence, 1994

887) FIATTE (R.), *Les effets de la force majeure dans les contrats*, thèse Paris, 1920, Les presses modernes, 1932.

888) FLATTET Guy, *Les contrats pour le compte d'autrui, Essai critique sur les contrats conclus par un intermédiaire en droit français*, Thèse, Paris 1950

889) FOURNIER Stéphanie, *Essai sur la notion de prescription en matière commerciale*, thèse dactyl. Grenoble 1992

890) FRANCILLON Jacques, *La gradation des fautes en droit civil et en droit pénal*, droit, thèse, Grenoble, 1971.

891) FURTUNA (A.), *Le fait du prince*, thèse, Paris, 1924.

892) GARAUD (E.), Transparence en matière commerciale, thèse dactyl., Limoges, 1995.

893) GENICON Thomas, *La résolution du contrat pour inexécution*, préf., L. LEVENEUR, « BDPr », LGDJ, 2007,

894) GHOZI Alain, *La modification de l'obligation par la volonté des parties*, thèse, LGDJ, t. 166, préf. D. Tallon, 1980.

895) GIANGA KOUMBA Sonia Gaëlle, sous la direction de Mme MICOU Eveyline, *La responsabilité du transporteur routier de Marchandises en droit comparé…*, Mémoire, Droit, 2013, FIDEF(UPVD).

896) GNABEUYEU LENTA (A.), *Le contrat de transport des marchandises par route*, Mémoire de D.E.A., droit des affaires, promotion 2002-2003, Université de Yaoundé II- Soa, soutenu en juillet 2004, 92 p.

897) GOUNOT Emmanuel, *Le principe de l'autonomie de la volonté en droit privé, Contribution à l'étude critique de l'individualisme juridique*, thèse Dijon, 1912

898) GRAND Lionel, *Les relations de sous-traitance dans le secteur des transports routiers de marchandises*, sous la dir. de Maurice BERNADET, thèse droit privé Lyon, 1997, cote TR-940.

899) GRIGORIOU M., *L'exonération de la responsabilité du transporteur dans la C.M.R.*, mémoire de DESS Droit des Transports, Centre de Droit Maritime et des Transports d'Aix-Marseille, 1998, 118 p.

900) GROSSER Paul, *Les remèdes à l'inexécution du contrat ; essai de classification*, thèse, dactyl., 2 vol., Paris I, 2000

901) GUEULLETTE Jean(E), *Des effets juridiques de la guerre sur les contrats*, thèse, Paris, 1918.

902) GUILLOT Florence, *Les œuvres de collaboration*, thèse Paris, 1972.

903) HABCHY Magdy, *Essai sur la notion de justification*, thèse, dactyl., Paris XII, 1991.

904) HOUIN Brigitte, *La rupture unilatérale des contrats synallagmatiques*, thèse, dactyl., Paris II, 1973.

905) IVANUS Nifon, *De la réticence dans les contrats*, thèse Paris, éd., Jouve et Cie, 1924.

906) JAMET-LE GAC (S.), *Une analyse économique de la bonne foi dans et pour l'exécution des contrats*, Mémoire Lille II, Les annales de l'école doctorale, n° 6, 1998

907) JARROSSON Charles, *La notion d'arbitrage*, thèse, L.G.D.J., 1987, préf. B. OPPETIT

908) JOSSERAND Louis, *De l'abus des droits*, thèse, Paris, 1905.

909) JOURDAIN Patrice, *Recherche sur l'imputabilité en matière de responsabilité civile et pénale*, thèse dactyl., 3 vol., Paris II, 1982.

910) KAHLA Darine S./D. de Albert LOURDE, *le régime juridique du transport routier de la Marchandise en Algérie*, Mémoire, Droit, F.I.D.E.F. 2003/2004

911) KOFFI Ankoudji, *Contribution aux avaries communes*, thèses, Aix Marseille III, 1989

912) KOUEKEU NANA Titi Mireille, *la responsabilité de l'expéditeur dans l'acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route*, Mémoire, droit privé, université de Yaoundé II Soa- DEA en droit privé 2008

913) LACASSE Nicole, *Le transport multimodal international de marchandises : étude comparative des droits canadien et français*, thèse, Université de Paris I, 1988

914) LARROUMET Chritian, *Les opérations juridiques à trois personnes en droit privé*, Thèse Bordeaux, 1968

915) LEFAURE Germain, *De la preuve du contrat de transport terrestre de marchandises*, thèse, Potiers, éd. Clermont-Ferrand, Impr. Moderne, 1924.

916) LEFORT Dominique, *La rétractation des actes juridiques en droit privé français. Contribution à l'étude de la formation des actes juridiques*, thèse dactyl. Paris II, 1980

917) LIBCHABER Rémy, *Recherches sur la monnaie en droit privé*, Préf. P. Mayer, Bib. Dr. privé, tome 225, LGDJ 1992

918) LOUVEAU André, *Théorie de l'imprévision en droit civil et en droit administratif*, thèse, Rennes, 1920

919) MAGNAN DE BORNIER Jean, *Essai sur la théorie de l'imprévision*, thèse, Montpellier, 1924

920) MALLET-BRICOUT Blandine, *La substitution de mandataire*, préf. Ch. Larroumet, éd., Panthéon-Assas 2000

921) MEDAWAR Naji, *Le mandataire, social salarié*, thèse, Université Montesquieu Bordeaux IV, 2001

922) MIRABAIL Solange, *La rétractation en droit privé français*, thèse, LGDJ, t. 284, préf. J. P. Marty, 1997

923) MONSERIE Marie Hélène, *Les contrats dans le redressement et la liquidation judiciaires des entreprises*, thèse Litec, Biblio. dr. entreprise, préf. C. Saint-Alary-Houin, 1994

924) MYOUNG Soon-Koo, *La rupture du contrat pour inexécution fautive en droit coréen et français*, thèse, LGDJ, t. 255, préf. J. Ghestin, 1996

925) NGAMKAN Gaston, *Le cadre juridique du transport multimodal international de marchandises : l'exemple du Cameroun-Contribution à la mise en place d'une législation applicable*, Thèse, juillet 1993, Université d'Aix-Marseille.

926) NGUEFANG NAKONG (C), *La responsabilité du transporteur de marchandises par mer*, mémoire de maîtrise, droit privé, Université de Yaoundé, octobre 1991

927) NICOD Jacques André, *Le concept d'illicéité civile à la lumière des doctrines françaises et suisses*, thèse, 1998

928) NIZARD Fréderic , *Les titres négociables*, thèse, Paris II, préf. H. SYNVET, coll. Pratique du droit, Economica, 2003

929) NOUKEU KELOJO S., *La responsabilité du transporteur de marchandises dans l'acte uniforme OHADA*, mémoire de D.E.A., droit des affaires, promotion 2002-2003, Université de Yaoundé II, soutenu en juillet 2004, 66 p.

930) N' ZI Jean Claude sous la dir. de Pierre BONASSIES, *Le droit ivoirien des transports : réflexion critique sur état du droit ivoirien dans les transports*…., thèse droit privé, Aix Marseille 3, 2001, 809 p., cote AIX TD 2164/A-C.

931) OPHELE Claude, *L'exécution anticipée d'une obligation contractuelle*, thèse Tours, 1993.

932) OLIVIER (V.), *Les demandeurs et les défendeurs dans l'action en responsabilité dans le contrat de transport maritime de marchandises*, thèse, Aix-Marseille III, 1997

933) PALLARD Roger, *l'Exception de nécessité en droit civil*, thèse, L.G.D.J., préf. R. Savatier, 1949.

934) PATARIN Jean, *Le problème de l'équivalence juridique des résultats*, thèse, Dalloz, 1954.

935) PAUL (J.), *Les Clauses d'irresponsabilité dans les contrats de transport*, thèse, droit, Alger.

936) PAULIN Christophe, *La clause résolutoire*, thèse, L.G.D.J., t. 258, préf. J. DEVEZE.

937) PECH-LE GAC, *La proportionnalité en droit privé des contrats*, thèse, L.G.D.J., t.335, préf. H. Muir Watt, 2000.

938) PETEL Philippe, *les obligations du mandataire*, thèse, Litec, Bibliothèque de droit de l'entreprise, 1988, préface M. Cabrillac.

939) PETIT Florent sous la dir. de Jocelyne VALLANSAN, *La vocation au tripartisme du contrat de transport de marchandises*, thèse droit Privé, Caen, 2005

940) PHILIPPE Denis (M), *Changement de circonstances et bouleversement de l'économie contractuelle*, thèse Belge, Centre interuniversitaire de droit comparé, préf. Marcel Fontaine, Bruxelles, établissements Émile Bruylant, 1986.

941) PICOD Yves, *Le devoir de loyauté dans l'exécution du contrat*, thèse L.G.D.J., t. 208, préf., G. Couturier, 1989

942) PILLEBOUT Jean François, *Recherches sur l'exécution d'inexécution*, thèse, Paris, L.G.D.J., t. 119, préf., P. Raynaud, 1971

943) PIROVANO Antoine, *Faute civile et faute pénale*, thèse LGDJ, t. 70, préf. P. Bonassies, 1966

944) POPESCU Corneliu Mihail, *Essai d'une théorie de l'imprévision en droit français et comparé*, thèse Paris, 1937

945) PUECH Marc, *L'illicéité dans la responsabilité civile extracontractuelle*, thèse, L.G.D.J., t. 129, préface A. Rieg, 1973.

946) QUIN Annabel, *L'aménagement conventionnel de l'inexécution des obligations contractuelles (La compensation d'une obligation par une autre en cas d'inexécution)*, thèse Aix-Marseille, 2000.

947) RABUT Albert, *De la notion de faute en droit privé*, thèse, Paris, 1946, LGDJ, 1948.

948) RADOUANT Jean, *Du cas fortuit et de la force majeure*, thèse, Paris, 1920, Arthur ROUSSEAU, 1920

949) RODRIGUEZ Mayra, *L'aménagement conventionnel du paiement*, thèse Aix-Marseille, 1992

950) ROUHETTE Georges, *Contribution à l'étude critique de la notion de contrat*, Thèse, Paris 1965.

951) SEFTON-GREEN Ruth, *La notion d'obligation fondamentale : comparaison franco-anglaise*, thèse, L.G.D.J., t. 336, préf. de J. Ghestin, 2000

952) SEGUR Louis, *La notion de faute contractuelle en droit civil français*, thèse Bordeaux, 1954

953) SIDIBE Ali*, Responsabilité objective du transporteur de marchandises par route dans l'Acte uniforme de L'OHADA : Approche comparée, droits français et international*, mémoire, Perpignan, 2015, sous la dir Mme Evelyne MICOU

954) SIMLER Philippe, *La nullité partielle des actes juridiques*, thèse Strasbourg, L.G.D.J., t. 101, préf. A. Weill, 1969

955) SOULEAU Isabelle, *La prévisibilité du dommage contractuel*, thèse dactyl., Paris II, 1979

956) SOUMAHORO Souleymane, sous la direction de Mme MICOU Evelyne, *Le transporteur routier de marchandises dans l'Espace OHADA*, mémoire, Droit privé, 2013-2014, Faculté Internationale de Droit Comparé des États Francophones (UPVD), 48 p.

957) SOUSTELLE Philippe, *Les délais judiciaires différant l'exécution de l'obligation*, thèse, dactyl., Paris, 1985

958) SOWENG Dieudonné, *La protection du débiteur en droit des contrats de l'OHADA*, sous la dir. de Philippe Briand et d'Athanase Foko, thèse, droit privé, Nantes, 2014

959) STAVRAKIDIS Triantafyllos, *la faute inexcusable de l'armateur et le principe de la limitation de sa responsabilité*, Mémoire, Master II, Droit Maritime et des Transports, sous la direction de M. Christian SCAPEL, université de droit, d'économie et des sciences Paul CEZANNE Aix-Marseille III, faculté de droit et de sciences politiques. 185 p.

960) STIENNE (J.), *L'indétermination du prix dans les contrats-cadre (à propos des arrêts de l'Assemblée plénière du 1er décembre 1995)*, mémoire du D.E.A., droit privé, Lille II sous la dir. de M. D. Randoux.

961) STOFFEL-MUNCK Philippe, *L'abus dans le contrat, Essai d'une théorie*, thèse, Aix, 1999, dir. R. Bout.

962) TALLON Denis, « La détermination du prix dans les contrats (étude de droit comparé) », *in Harmonisation du droit des affaires (Institut de droit comparé Université de Paris II)*, éd. A. Pédone, 1989.

963) TANAGHO Samir, *De l'obligation judiciaire, étude morale et technique de la révision du contrat*, thèse L.G.D.J., t. 64, 1965.

964) THEUNIS Jan / PETIERS Jean-François, « l'article 29 de la convention CMR et le « forum shopping », *Études offertes à Barthélémy MERCADAL* ; *éd. Francis Lefebvre*, 2002, 523.

965) TOURNNAFOND Olivier, *L'obligation de délivrance dans la vente d'immeuble à construire*, thèse, Paris, XII, 1987.

966) VALLIMARESCO Alexandre, *La justice privée en droit moderne*, thèse, Paris, 1926

967) VHARVERIAT Philippe, *De la suspension des contrats*, thèse Lyon, 1964

968) VIRASSAMY Georges, *Les contrats de dépendance. Essai sur les activités professionnelles exercées dans une dépendance économique*, thèse, Paris 1, 1985, L.G.D.J., 1986.

969) VOIRIN Pierre, *De l'imprévision dans les rapports de droit privé*, thèse, Nancy, 1922

970) VOUIN Robert, *La bonne foi, notion et rôle actuels en droit privé français*, thèse, L.G.D.J., préf. J. BONNECASE, 1939

971) WERY Patrick, *L'exécution forcée en nature des obligations contractuelles non pécuniaires. Une relecture des articles 1142 à 1144 du Code civil*, thèse Namur, préf. I. Moreau-Margrève, collection scientifique de la faculté de droit de Liège, Kluwer, éd., juridiques, Belgique, 1993.

ACTES DE CONFERENCES COLLOQUES, SEMINAIRES, ETUDES DIVERSES :

972) ATIAS Christian, La distinction du patrimonial et de l'extrapatrimonial et l'analyse économique du droit : un utile face à face, in Revue de la recherche juridique, Droit prospectif : L'analyse

économique du droit, 2 colloques, Aix-en-Provence, mai 1986 et Corte, janvier 1986, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 1987-2.

973) CEMT, La réforme des réglementations dans le transport routier des marchandises, CEMT, Paris, 2002.

974) Centre de recherche sur le droit des affaires (CREDA), cour d'appel de paris, ordre des avocats a la cour de paris et association française des juristes d'entreprise (A.F.J.E.), « Le contrat cadre de distribution, enjeux et perspectives », 11 et 12 décembre 1996, Paris, *Cah. dr. entr.,* 3 et 4 / 1997, Les spécificités françaises.

975) Centre d'étude de la distribution intégrée pour le partenariat (C.E.D.I.P.), éditions Dalloz-Sirey et laboratoire de droit des affaires de l'université de Montpellier I, « La détermination du prix : nouveaux enjeux un an après les arrêts de l'Assemblée plénière », 17 déc. 1996, Paris, *R.T.D., com*., janv.-mars 1997, p. 1.

976) CHAZAL Jean Pierre : « Les nouveaux devoirs des contractants : est-on allé trop loin ? la force obligatoire du contrat : jusqu'où faut-il défendre ? », *Colloque* de Lille des 14 et 15 mai 2001: *« Une nouvelle crise du contrat ?* » .

977) *CRAF*, « La reforme apportée par l'entrée en vigueur du nouvel acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route », *CRAF*, 2005, 96 p.

978) Conférence Internationale Union des Avocats Européens Région PACA, « La responsabilité pénale du transporteur en EUROPE », Marseille, le 11 octobre 2002, *Bruylant*, 2003, 203 p.

979) « Contribution de la délégation malienne à la réunion d'experts sur la coopération régionale sur le transport en transit : « Solutions pour les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit*,* l'expérience du Mali », Genève (Suisse) du 27 au 28 septembre 2007.

980) DIALLO Ibrahima Khalil, « Étude de l'acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route », communication dite à l'École Régionale Supérieure de la Magistrature, Porto-Novo, session de formation du 23 au 27 août 2004.

981) « Étude de performance de la chaine logistique des transports de marchandises sur les corridors Dakar – Bamako et Abidjan – Bamako », n° ml/fed/024-666 - cris 2015/359 – 800, rapport final, décembre 2015, CONSIA.

982) *European Conference of Ministers of transport*, « Recherche en matière de transport routier et intermodal Des normes de performance pour le secteur routier », *OECD Publishing*, 10 août 2006, 110 pages.

983) Guy Horsmanns et Michel Verwilghen, « Stabilité et évolution », in « le contrat économique international, journée d'études juridiques Jean Dabin.

984) JAMIN Christophe : « Les sanctions unilatérales de l'inexécution du contrat : trois idéologies en concurrence », *in L'unilatéralisme et le droit des obligations*, (colloque du 9 janvier 1998), sous la dir. de ch. Jamin et D. Mazeaud, coll. Études juridiques, Economica, 1999, p. 61 et s.

985) JARROSSON Charles, « Les clauses de renégociation, de conciliation et de médiation », *in Les principales clauses des contrats conclus entre professionnels*, colloque IDA (17-18 mai 1990), PUAM, 1990, p. 141 et s.

986) *L'information en droit privé*, Travaux de la conférence d'agrégation, sous la direction de Y. LOUSSOUARN et de P. LAGARDE, LG.D.J., Bibliothèque de droit privé, Paris 1978

987) L'obligation de coopérer de bonne foi : exemple d'application au plan de l'arbitrage international », *in L'apport de la jurisprudence arbitrale*, Séminaires des 7 et 8 avril 1986, Publication C.C.I., Institut du droit et des pratiques des affaires internationales.

988) *Lectures on Bills of Lading. Common Law and the Carriage of Goods by Sea Act. 1924*, Etc, *London*, 1924, 52 pages.

989) LECUYER Hervé., « La modification unilatérale du contrat », *in L'unilatéralisme et le droit des obligations* (colloque du 09 janvier 1998), sous la direction de Ch. Jamin et D. Mazeaud, coll. Études juridiques, Economica, 1999, p. 47 et s.

990) LEDUC Fabrice, « Causalité civile et imputation », Actes du colloque de la Faculté de droit de Rennes, Les distorsions du lien de causalité, sous la direction de Pierre Philippe, *RLDC* 2007.

991) LEGROS Cécile, « Aspects juridiques de la globalisation de la demande de transport », *dans Le droit des transports dans tous ses états*, colloque Lille 2, 17 mars 2011, éd. Larcier, 2012.

992) *Les principales clauses des contrats conclus entre professionnels*, Colloque de l'Institut de Droit des Affaires d'Aix-en-Provence (17-18 mai 1990=, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 1990, avant propos de J. MESTRE.

993) M'BAYE (K), « synthèse des travaux du séminaire sur l'harmonisation du droit des affaires dans les États africains de la zone Franc », Abidjan, du 19 au 20 avril 1993, p. 14-15.

994) Mémoires et travaux de l'institut scientifique d'études des communications et transports, « Évolution ascendante du contrat de transport au cours du XIX et du XX siècle », 1939.

995) PAULIN Christophe, « La responsabilité du chargeur et les auxiliaires de transport », colloque « La responsabilité du chargeur », organisé par l'Association française de droit maritime et l'Association belge de droit maritime, Marseille, 2007, *DMF,* avril 2008.

996) Rapport du secrétariat de la CNUCED : « L'avarie commune et le transport multimodal », *TD/B/AC 15/37* du 17 juillet 1978, p. 6.

997) Rapport du 6ème colloque international de droit comparé de Hambourg 1962.

998) Réunion annuelle des services des routes du 27 au 28 Novembre 2017*, in, Infrastructures, La Revue trimestrielle du Ministère de l'Équipement et du Désenclavement*, n°004, Décembre 2017, Bamako (Mali)

999) SCAPEL (Ch.), « Le commissionnaire de transport et le transport multimodal transmaritime », exposé présenté au séminaire sur le transport multimodal transmaritime, organisé par l'IMTN de Marseille en déc. 1988, *Compte rendu*, p. 41.

1000) Séminaire sur le management de sécurité dans les transports des marchandises 16/17 Mars 2004 Hôtel El DJAZAIR, Alger.

1001) Symposium 60 ans de la CMR, des 19, 20 mai 2016 à Rouen, *IDIT*.

CENTRES DE DOCUMENTATION

1002) Bibliothèque interuniversitaire CUJAS (Place du Panthéon, Paris),

1003) Centre français de droit comparé (28 rue Saint Guillaume, 75007 Paris),

1004) Faculté Internationale de droit comparé de Strasbourg

1005) IRJS (Espace André TUNC), 4 rue Valette 75005 Paris

1006) Juriscope (Téléport 2- Avenue René Cassin-86962 Futuroscope-Chasseneuil cedex) : est un Centre d'information juridique internationale dont le réseau permet d'obtenir rapidement textes et décisions qu'on peut rechercher hors de France.

1007) Département de droit comparé de l'Université de Perpignan.

1008) Département de droit européen et international de l'Université Paris 1

LEGISLATIONS:

MONDE :

1009) Code International de Gestion de la Sécurité.
1010) Code CMNI
1011) Convention de Bruxelles du 24 août 1924,
1012) Convention de Genève de 1956 : CMR
1013) RU-CIM 1999
1014) Afrique :

OHADA :

1015) MERCADAL Barthelemy, Code IDEF annoté de l'OHADA : Acte uniforme portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution
1016) Code Pratique OHADA : Traité, Actes uniformes et Règlements annotés, éd. Francis Lefebvre, 2016
1017) OHADA : Traité et Actes uniformes commentés et annotés, 3ème éd., juriscope, 2008.

UEMOA :

1018) Traité modifié de l'UEMOA, 29 janvier 2003.
1019) Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du Gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds dans les États membres de l'UEMOA.
1020) Compte rendu Réunion des Ministres R 14, 21 juin 2018 à Niamey (Niger)
1021) Compte rendu du Conseil des ministres
1022) Rapport annuel sur le fonctionnement et l'évolution de l'union, 2017
1023) Relève de conclusions de la « Réunion ministérielle sur la sécurité dans l'espace UEMOA), Ouagadougou (Burkina Faso), 26 avril 2018.

MALI :

1024) Ministère de l'équipement, des transports et du désenclavement : étude de performance de la chaine logistique des transports de marchandises sur les corridors Dakar - Bamako et Abidjan – Bamako, n° Ml/FED/024-666- CRIS 2015/359 – 800, rapport final décembre, 2015.

1025) « Politique National des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement », *Gouvernement du Mali*, Juillet 2015

1026) Conseil national du Patronat du Mali en partenariat avec CNUDCED/OMC : « Guide juridique OHADA pour les entreprises du Mali : deux cent questions pratiques pour comprendre le nouveau droit », Genève CCI, 2007, 183 p. Doc N° BAS-06-82.F

1027) 6ème Conférence de l'IRTAD, 10-12 Octobre 2017, Marrakech (Maroc) : Contribution du Mali.

1028) Code des douanes

1029) Code des procédures civiles commerciales et sociales

1030) Code des marchés publics.

1031) Code de la route.

EUROPE :

1032) Le Règlement communautaire (UE) n°44/2001 du 22 Décembre 2000

1033) *Treatise on the law and custms of England*, 1256.

FRANCE:

1034) Décret 2017-461 du 31/03/2017 régit le « contrat type », durée de mise à disposition.

1035) Décret n° 05-431/P-RM du 30 septembre 2005, portant classement des routes et fixant l'itinéraire et le kilométrage des routes classées définissent le réseau routier classé du Mali.

1036) Décret n° 2001-657 du 19 juillet 2001, version consolidée le 04 octobre 2012, portant Contrat type pour le transport public routier de fonds et de valeurs,

1037) Code de l'environnement

1038) Code civil

1039) Code de commerce
1040) Code des Transports
1041) Code de la consommation annoté, Montchrestien
1042) Loi de sécurité et Développement des Transports n°2006-10 du 5 Janvier 2006 (dite loi de Répercussion, pose le principe selon lequel le prix du transport doit nécessairement varier en fonction de l'évolution du prix du carburant.
1043) Loi Grenelle 2 Décret n° 2012-557 du 24 avril 2012 relatif aux obligations de transparence des entreprises en matière sociale et environnementale.
1044) Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant l'engagement national pour l'environnement
1045) Loi de sécurité et Modernisation des Transports n°2006-10 du 5 Janvier 2006
1046) Loi n°05-041 du 22 juillet 2005, portant principe de classement des routes
1047) Loi du 1er/02/1995 sur la fixation du prix du transport.
1048) Loi Gayssot du 06 février 1998. (Action directe en paiement pour le transporteur)
1049) Loi 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises
1050) Loi d'orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982.
1051) Loi du 2 mars 1957 sur « la responsabilité du transporteur en cas de transports aériens **»,** *JORF* du 3 mars 1957, 2402 p.
1052) Loi Rabier du 17 mars 1905.
1053) Transports routiers et activités auxiliaires du transport - Convention collective nationale étendue - Brochure 3085 IDCC : 16, 21ème éd., Collectivités Locales Ed, 2015, 300 p.

<u>JURISPRUDENCES : NOTES, ABS., AVIS, ET CONCL.</u> :

<u>COUR DE CASSATION</u> :

1054) Cass.civ. 22-1-1991 : *RJDA* 3/91 n°202, « le vendeur a obligation de livrer (…) la carte crise d'une voiture ».
1055) Cass. Civ. 29-5-1996 : *RJDA* 12/96 n° 1453 : « le vendeur n'a pas satisfait son obligation de remettre les accessoires, s'il a remis des documents faux relatifs à un véhicule vendu ».

1056) Civ. 6 Août 1894, *D.P.*, 1895, 1, 389 : « Le cohéritier, cessionnaire de droits successifs, ne saurait être recevable à demander la nullité de la cession pour cession pour cause de dol en se fondant… sur une dissimulation volontaire de la consistance véritable de la succession, cette réticence ne pouvant, à raison de son caractère passif, constituer une manœuvre dans le sens légal du mot » ; civ., 17 février 1874, D. 1874, 1, 193 : « dans le cas de vente d'un cheval ayant des instincts dangereux, la simple réticence du vendeur serait insuffisante pour constituer un dol ».

1057) CIV 1ère 23 mai 1977, *Bull. civ. I.*, n° 244, p. 191 : « ayant retenu que c'était le silence du vendeur, qui revêtait un caractère dolosif, qui avait provoqué l'erreur de l'acquéreur, la Cour d'appel a, par là même justifié le caractère excusable qu'elle avait reconnu à cette erreur ».

1058) FOULON-PIGANIOL, note sous Civ. 1ère, 31 mai 1978, *D.* 1979, p. 48 : « obligation de résultat ».

1059) Civ. 1ère, 28 juin 1989, *Bull. civ*., I, n° 266 p. 177 : « le médecin est tenu d'une obligation de moyens et non de résultat, quelle que soit la nature de son intervention ».

1060) Cass. Civ., 15-11-1988, *Bull. civ*., I, n°319, p. 217 : « Si un chirurgien-dentiste est tenu à une simple obligation de moyens quant aux soins qu'il prodigue, il est tenu d'une obligation de résultat comme fournisseur de prothèse »

1061) Cass. Civ. 05-10-1994, *D.*, 1996, som., 13, obs., Paisant : « A défaut de remise des accessoires de la chose, la résolution de la vente doit être prononcée pour manquement du vendeur à son obligation de délivrance.

1062) Cass. Civ. 22-01-1991, *RJDA* 03/1991 n° 202 : « Le vendeur à l'obligation de délivrer la carte grise d'une voiture ».

1063) Cass. Civ., 3ème, 30 novembre 1971, *D.* 1972, p. 188. « Précisant qu'il ne peut être fait grief à un architecte de ne pas s'être livré à une étude approfondie des titres de propriétés de son client, à défaut d'une mission spéciale à cet effet ».

1064) Cass. Civ. 1ère , 8 avril 1986, *Bull. civ*. I, n° 82, p. 81 ; « l'obligation de renseignements des laboratoires, relative aux contre-indications et effets secondaires des médicaments, ne peut s'appliquer qu'à ce qui est connu au moment de l'introduction du médicament sur le marché et à qui a été porté à la connaissance desdits laboratoires depuis cette date ».

1065) Civ. 1ère, 18-10-1975, *J.C.P.*, 1975, IV, p. 346 : dol assimilé à la « faute volontaire » et la « faute intentionnelle »

1066) Civ 3ème, 4 mai 1994, *Bull. III*, n° 84 ; civ. 3ème 26 janvier 1983, *JCP*, 1983, IV, p. 107 : « L'inutilité de la preuve du préjudice, dans la résolution du contrat ».

1067) Civ. 3ème 10 mars 1993, *D*. 1993, p. 357, note P. Behr. : « Nécessité de bonne foi du créancier pour la résolution ».

1068) Civ. 1ère, 13 oct. 1998, *Bull. civ. I*, n° 300: Résolution unilatérale.

1069) Civ. 1ère, 20 fevr. 2001, *Bull. civ. I*, n° 40 : Résolution unilatérale

1070) Com., 7 avr. 2010, n° 06-15590 : Résolution unilatérale

1071) Civ. 1ère, 09 juil. 2002, *Bull. civ. I*., n° 187 : Résolution unilatérale :

1072) Cass. Civ. 3ème, 16 sept. 2003, *RJDA*, 2004, n° 87 : « Le principe d'effet relatif des conventions faisant obstacles à ce qu'un tiers peut agir en résolution ».

1073) Cass. Civ., 3ème, 9 oct. 2013, n° 12-23. 379, *JurisData* n° 2013-022096 ; *JCP*, 2014. *Doctr.* 115, *Chron. Droit des contrats*, n° 16, obs. P. GROSSER : exclut « la possibilité de résolution unilatérale en présence d'une clause résolutoire ».

1074) Civ. 3ème, 3 déc. 2003, et civ. 1ère, 9 juil. 2003, *JCP* 2004, 1, 163 ; *Chron.* VINEY (G) :La distinction existant « entre le droit à l'exécution de l'obligation contractuelle, qui est un effet direct du contrat et n'est donc nullement subordonné à la preuve d'un préjudice et le droit à réparation du dommage contractuel, qui n'entre en jeu qu'à partir du moment où le créancier constate l'impossibilité d'obtenir l'exécution ou renonce à celle-ci mais qui suppose alors la preuve d'un dommage ».

1075) Cass. civ. 1ère 11 mars 2003 n°99-1262 ; *RDC* décembre 2003, n°1 p.39 obs. *D.* Mazeaud ; *RTD civ*. 8 avril 2003, n°2 p.287 obs. J. Mestre et B. Fages ; *JCP G* 11 juin 2003, I, n°24, 1097 note J. Rochfeld : « la fausseté partielle de la cause n'entraîne pas l'annulation de l'obligation, mais sa réduction à la mesure de la fraction subsistante ».

1076) Cass. 1ère Civ. 9 fevr. 1966 ; *Bull. I* n° 103, p.76.

1077) Cass. 1re civ., 7 févr. 1995, no 92-14.998*JCP N* 1995, II, 1318 : "absence de lien de causalité"

1078) Civ. 1ère, 20 juin 1995, *Bull. civ*. ,I, n°263 ; Civ. 1ère, 8 dec.1998, *Bull. civ I*, n°343.

1079) Cass. Civ. 5 fev. 1918 : *DP* 1919. 1. 37 ; Cass. Com. 18 oct. 1949 : *D* 1949. 567.

1080) Civ. 16 juin 1923 : *DP* 1926. 1. 237

1081) Civ. 16 juin 1923 : *DP* 1926. 1. 237

1082) Cass Civ. 3ème, 11 mai 2005, *Bull. civ. III*, n° 103 : « La résolution pour inexécution, sanction par les autres ».

1083) Cass. Com. 22 juillet 1986, *D.* 1986, P.436, note G. CAS ; *Gaz. Pal*., 1986, 2,677 : Sur la publicité comparative,

1084) Cass. Com. 03-05-2006, n° 535, *RJDA* 10/06 n°1009 : « l'acquéreur qui a accepté sans réserves la chose qui lui est remise est tenu pour l'avoir considérée conforme à sa commande quant aux défauts apparents ».

1085) Cass. Com. 29-12-1956, *Bull. civ. III* p. 317 : « Sur la preuve la non-conformité en matière de vente commerciale ; la preuve du défaut de conformité incombe à l'acquéreur.

1086) Cass. Com. 10-2-1981, *Bull. civ. IV* p. 61 : « en matière de vente de denrées périssables, c'est au moment de la livraison que l'acquéreur doit vérifier l'état et la qualité de la marchandise ».

1087) Cass.com., 1er dec.2009 *: Bull.civ*. 2009, IV, n°158

1088) Cass. Com., 16 janv. 2007, n° 05-18.759 « pour un dommage causé à une marchandise du fait du défaut de sanglage imputable à l'expéditeur ».

1089) Cass. com., 15 juin 1976, *Bull. civ., IV*, p. 129, n° 207 ; dans le même sens, com., 6 décembre 1976, *Bull. civ. IV*, n° 308, p. 258, n° 462 ; « Lorsque la chose objet du contrat peut se révéler dangereuse lorsqu'il en est fait un certain usage, le contractant doit prendre l'initiative d'en informer l'autre et de lui demander dans quelles conditions il compte l'utilité, sans attendre qu'on lui fasse connaitre l'usage auquel elle était destinée ».

1090) Cass. Com., 15-02-1982, *BT*, 1982, 182. : « refus de la marchandise par le transporteur, lorsqu'il estime qu'elle ne peut pas faire le voyage ».

1091) Com. 28-06-1994, *ann. Loyers*, 1994, p. 494 : « Il y a dol, lorsque le vendeur ne mentionne pas le fait que la poursuite de l'activité commerciale suppose une autorisation préalable qui n' a jamais été obtenue par le vendeur ».

1092) Cass. Com. 14 déc. 2010, *Bull. civ. IV*, n° 206 ; *D.* 2011 Actu. 159 : « La mauvaise exécution de l'obligation de livraison ne pèse pas sur le chargeur fut-il vendeur, mais sur le transporteur à qui elle incombe ».

1093) Cass. Com. 22 janv. 2008, *Bull. civ. IV*, n°15 ; *D.* 2009, *Pan.*, 973, obs. Kenfack : « Celui qui, figurant sur la lettre de voiture en tant que destinataire, reçoit la marchandise et l'accepte sans indiquer agir au

nom d'un mandant est garant du paiement du prix du transport envers le voiturier ».

1094) Cass. Com., 15 avr. 2008, *Bull. civ.,* IV, n°91 ; *D.* 2009. 475, note Haftel : « celui quine figure pas sur la lettre de voiture comme destinataire reçoit la marchandise et l'accepte sans indiquer agir au nom d'un mandant est garant du paiement du prix du transport envers le voiturier ».

1095) Cass. Com. 4 mars 2008; *Bull. civ.,* IV, n° 53 ; *D.* 2009, *Pan.* 975, obs. Kenfack : un transporteur a été condamné pour faute dolosive lorsqu'il sous traite une opération de transport alors qu'il lui était interdit par l'expéditeur. En se comportant ainsi selon la cour, il refuse de façon délibérée à exécuter son engagement contractuel

1096) Cass. Com 3 nov. 1992 (BP c/ Huart), *JCP*, 1993 II 22164, obs. G. Virassamy : « d'obligation de renégociation, en sanctionnant l'absence de révision conventionnelle ».

1097) Cass. Com. 18 déc. 1979, *Bull. civ*. IV, n° 339 ; *RTD civ*., 1980 p. 780, obs. G. Comu. : « Les juges ne peuvent, sous prétexte d'équité ou pour tout autre motif, modifier les conventions légalement formées entre les parties ».

1098) Cass.com, 29 nov. 2017, n° 16-19.118, Bert42 c/ TRA, arrêt attaqué : CA Colmar, 7 avr. 2016 : « la violation de l'interdiction de sous-traiter liant le transporteur principal à son second ne constitue pas une faute inexcusable ».

1099) cass.com. 28 fevr.1984,*Bull. civ*. *IV*, n°81.

1100) Cass. Com. 6 mai 1965,*somm.* 2

1101) Cass. Com. 7 nov. 2006,*Bull. civ.IV*, n°220 ; *D.* 2006. AJ 2845, obs. Delpech

1102) Cass. Com., 10 mars 2004, *Bull. civ. IV*, n° 52

1103) Cass. Com., 26 mai 1998, *Bull.civ*. *IV*, n° 172

1104) Cass. Com., 4 mai 1970, *D.* 1970, 521 : la fraude et l'infidélité concernent toutes les actions contractuelles

1105) Cass. Com. 7 févr. 2018, n° 16-15.037 : la compensation avec les frais de transport constitue une reconnaissance de responsabilité qui interrompt le délai annal mais sans effet novatoire.

1106) Cass. Com. 2 juin 2004, *Bull. civ. IV*, n° 114 ; *D.* 2004, 2492, note BON-GARCIN : Sur l'action directe du voiturier qui effectue personnellement le déplacement ; dans le même sens *RDC* 2004, 997, obs. Delebecque. *Cass com.*, 15 nov. 2016, n° 5-13.999, *BTL*, n° 3676, 5 févr., 2018, p. 51

1107) Cass. Com. 12 dec. 1989, *BT* 1990. 330 ;

1108) Cass. Com. 1 oct. 2013, n° 12-20. 830, *JCP*, 2014, *doctr.* 115, *chron. Droit des contrats*, n° 16, obs. P. GROSSER : admet la possibilité de résolution unilatérale « peu important les modalités de la résiliation contractuelle »

1109) Cass. Com., 8 juillet 1981, *Bull. civ. IV*, n° 311 : « Le privilège du commissionnaire de transport prime celui du vendeur de meubles et ce commissionnaire peut, lorsqu'il a pris régulièrement possession de la marchandise à transporter, opposer son privilège au vendeur de cette marchandise, même s'il sait que celui-ci n'a pas été payé ».

1110) Cass. Com. 25 nov. 1997, Transports Lesage c./ Sté Tr. Fromilhage, *BTL* 1997, 852. *DET* 1999. 248 : « qu'à défaut de rapporter la preuve d'un préjudice plus important, celui-ci doit être fixé au montant de la remise en état ».

1111) Cass. Com. 2 janv. 1952, *D.* 1952. *Somm*. 145

1112) Com. 4 nov. 1968;*BT* 1969.64;*Rappr. Com*. 12 dec. 1989;*BT* 1990

1113) Cass. Com. 4 janvier 1994;*BTL, 1994*, 238

1114) Cass. Com., 11 janvier 1994;*BTL 1994*, 154

1115) Cass. Com. 30 juin 2004;*Bull. civ*. IV, n° 140

1116) Cass. Com., 27 avril 1993, *BTL* 1993, 473

1117) Cass. Com., 12 juill., 2004;*Bull. civ. VI,* 2004, n°162.

1118) Com.17 janv.1995;*Bull. civ*. IV, n°18.

1119) Com. 11. Dec.2001*; Bull. civ*. IV, n° 199

1120) Com., 8 janv. 2008;*Bull. civ.* IV, n° 3 ; *BTL* 2008, p. 43.

1121) com. 8 juin 2010 : *JCP E* 2010 n° 1772, spéc. n° 10, obs. Letacq ; *RD trans*. 2010, n° 169, obs. Staes

1122) Com. 4 nov. 1968*, BT*, 1969.64 ;

1123) Com. 4 nov. 1968, *BT* 1969.64 ; Paris, 25 avril 1984

1124) Com. 4 nov. 1968, *BT* 1969.64 ; Paris, 25 avril 1984

1125) Cass. Com. 3 mars, 1998, Helvétia c./ Sté Moncassin, *BTL*, 1998, 212 : « Non insurmontable et n'exonérant pas le transporteur, un accident de la route qui a provoqué la détérioration de la marchandise transportée ».

1126) Cass. Com. 13 sept. 2011, n° 10-16, 747, F-D, *RJDA*, 1 dec. N° 50, som. : « Impropre à établir le caractère insurmontable de l'incendie survenu à la cargaison ».

1127) Cass. Com., 5 mai 2015, n° 14_11.148 et 14-15.278 ; Axa France IARD c/ Sté Soufflet agriculture : « les avaries, même graves, n'équivalaient pas à la perte totale et imposaient de se plier à la formalité ».

1128) Com. 6 oct. 1992 : *Bull. civ. IV*, n° 299 ; *RTD* com. 1993. 366, obs. BOULOC ; *DMF* 1996.231 : Sur le complément de rémunération.

COURS D'APPEL :

1129) Aix en Provence, 21 juin 2005 : *Bull. transp*. 2006. 298, obs. TILCHE. *Idem*, Dijon 4 septembre 2007 : *RD Transp*. 2008, n° 140, obs. PAULIN ; *Bull. transp*. 2008, 451, obs. TILCHE. : Sur le complément de rémunération

1130) Amiens, 16 avr. 2009*, Bull. transp*. 2009, 324, obs. Tilche ; Sur la clause carburant : à défaut d'accord du donneur d'ordre, le transporteur ne pouvait pas lui facturer la hausse du carburant.

1131) C.A Angers, 16 juin 2006, Sté GlaxoSmithKline c/ Roland C. et CPAM des Côtes d'Armor ; *Resp. civ. et assur*. 2006, *comm*. 304, note Radé Ch., relatif aux effets secondaires d'un médicament (le zyloric)

1132) C.A Bordeaux, 16 juin 1971, *BT* 1971, 352.

1133) C.A Chambéry, ch. com., 16 nov. 2010, n° 09/02220, Logwin Road et a. c/ Allianz Global et a.

1134) CA Colmar, *D*. 1970, 297, note E. Alfandari ; admet le dol sans erreur.

1135) CA Douai, 2ème chambre, sect. 2,9 nov. 2017, n°16/00065 ; abc du sable et a.c/ D'Hahan et a ; Livraison non conforme, réserve expresse, exclusion de la présomption simple de remise conforme article 23-1 CMNI, voy., « Preuve des manquants », *BTL*, n°3667, 20 nov. 2017, p. 675 et s.

1136) CA Grenoble, 27-02-2002, *BTL*, 2002, 202, impossibilité de vérification des mentions de la lettre de voiture par le transporteur, le devoir d'émettre des réserves.

1137) CA Grenoble, 20-01-1999, Sté française de Transports Gondrand frères c./ Sté MTTM, *BTL*, 1999, 236. « La faute d'emballage de l'expéditeur ».

1138) CA Grenoble, 04-12-1996, europagro, c./Sté Ir' trans, *BT*, 1997, 120, « Faute de l'expéditeur, chargement en dépit de la panne frigorifique constatée ».

1139) Metz, 24 nov. 2010, *BTL* 2011, 59 : En cas de contestation sur l'authenticité de son cachet, il appartiendrait au destinataire, de rapporter la preuve du faux allégué et, partant, de la non-livraison

1140) CA Nancy 16-01-1996: *JCP G* 1996. IV. 2192. Il doit supporter un partage de responsabilité si, professionnel disposant des moyens de

vérification, il a décelé les caries présentées par le blé remis seulement à la troisième livraison.

1141) CA Nîmes, 1er février 2018, n° 16/04484, DAD Energelec c/ Altead Delta du Rhône ; jugement déféré : T. com. A vignon, 16 sept. 2016 ; *BTL*, n°3679, 26 févr. 2018, p. 110 : « N'étant pas tenu de vérifier l'identité du destinataire à l'adresse et au nom duquel le colis a été remis, le transporteur n'engage pas sa responsabilité, cantonnée, par ses conditions générales, aux pertes, avaries ou l'absence de livraison »

1142) Paris, 5 mars 2008 : *RJDA* 2008, n°912.

1143) CA Paris, 5ème ch. B, 18-10-2007, n° 05-10698, SA Groupama Transoport c. / SARL Jean's Dalton : « Réserves imprécises du transporteur ».

1144) C.A Paris, 19-10-1993, GIE, La Réunion européenne c./ Bursped France, *BTL* 1993, 792, partageant la responsabilité pour moitié avec les emballeurs professionnels pour manquement à leur obligation de conseil envers le donneur d'ordre.

1145) CA. Paris 05-04-1990, *BTL*, 1991, 223, impossibilité de vérification des mentions de la lettre de voiture par le transporteur

1146) C.A. Paris, 6 mai 1972, *BT* 1972, 206.

1147) Rouen, 13 janvier 1955, *DMF 1956*. 145, 2° esp. ; cass. Com. 19 janvier 1959, *DMF 1959. 272, Bull. civ.* III, n° 26.

1148) CA Reims, 17 janv. 2001, Sté Zlinska Dopravni c. / Axa Glogal Risks, *BTL*, 2002, 90 : livraison a un faux destinataire avec imprudence.

1149) CA Riom 14-10-1999, *JCP*, 2000, IV, 1711 : « à défaut de remise des accessoires de la chose, la résolution de la vente doit être prononcée pour manquement du vendeur à son obligation de délivrance ».

1150) CA Toulouse, 15 déc. 2017, n° 15/05190 : refus de livraison au client n'est pas une faute grave, mais un manquement injustifié à ses obligations contractuelles.

1151) Orléans, 22 févr. 2007, RG n° 06/10016, *Bull. transp*. 2007, 533 :« La conclusion d'un contrat écrit fixant le prix n'est pas imposée ».

1152) Orléans, 19 janv. 2006, *BICC*, 2006, n° 819 ; *D.* 2007, Pan. 117, obs. Kenfack : admis le commissionnaire à actionner par subrogation l'article L.132-8 du c. com.

1153) Versailles, 3 sept. 2013, *BTL*, 2013, 526 ; Aussi longtemps qu'il n'y a pas l'appréhension matérielle de la marchandise par l'ayant droit ou transfert de la détention de celle-ci, on ne saurait parler de livraison.

1154) CA Versailles 12-11-2009, 12è ch. Sect. 2, Sté HDI Gerling c./ SAS Exapaq : *BTL* 2010. 96 : « La preuve que la marchandise transportée a été livrée à son destinataire ne résulte pas d'un document qui se borne à constater qu'elle est arrivée en Grande Bretagne sans autre précision de lieu ».

1155) Versailles, 6 Nov. 2003 : *RJDA* 2004, n° 422.

1156) C.A. Versailles, 4 novembre 1993, *BTL* 1994, 19.

<u>TRIBUNAUX D'INSTANCE</u> :

1157) T. com Bayonne 11-5-1993, Sté Aéro Cellule c. / SCAC, *BTL* 1993, 438, rejetant la demande en dédommagement pour immobilisation de son matériel par le destinataire qui, « bien au fait de la fragilité des colis, aurait dû exiger plus de soins dans l'expédition car il savait qu'en cas d'avaries, l'immobilisation de son appareil serait très allongée ».

1158) Trib. Civ. Bordeaux, 4-11-1908*, D.P*. 1910. 5 p. 19 ;

1159) TI Marseille, 31 janv. 2018, Picca c/ Chronopost ; *BLT*, n°3679, 26 févr. 2018 : la responsabilité du transporteur qui, ayant livré le colis à l'adresse et au lieu indiqué, « n'était pas tenu de vérifier l'identité de la destinataire ».

1160) T. com. Paris, 3 déc. 1996, Cie Black Sea et Baltic c./ Huhne et Nagel, *BTL* 1997, 182 : Estimation de la marchandise, elle doit être évaluée à la valeur qu'elle a pour le destinataire et non à celle qu'elle présente pour l'expéditeur

1161) Trib. Com. Paris, 17-06-1992, *J.C.P.,* 1992, 1992, IV, p. 2342 : a été jugé constitutif de dol, le fait pour le vendeur de s'abstenir de révéler à l'acheteur que le fonds de commerce cédé a déjà été rendu indisponible par l'effet d'une vente forcée

1162) T.C. Paris, 6 décembre 1979, *BT* 1980, 5.

1163) Trib. Civ., Seine, 3-8-1899, *D.P*., 1902.2, p. 386;

1164) Trib. Civ., Seine, 15-04-1863, *Pataille*, 1865, p. 47 ; Paris, 19-5-1976, *Dalloz, I.R*. p. 91 ;

1165) Trib. Civ. Seine, 21-11-1913, *Gaz. Pal*. 1914. 1 p. 217. : Sur le « devoir de coopération ».

1166) T. civ. Seine, 14 mai 1949 : *D.* 1949. 347.

1167) TGI Strasbourg 24-11-2006, SA Dreyfus International c./ SAS Schenker, *BTL* 2007, 127 : l'expéditeur ne peut reprocher au

transporteur d'avoir livré à un faux destinataire dès lors que celui-ci a exécuté ses instructions.

ÉTRANGÈRE :

1168) (Allemagne) Bundesgerichtshof 25-1-2007, *DET* 2007.766 : L'expéditeur qui accomplit le chargement doit intervenir dans les opérations d'arrimage exécutées par le transporteur.

1169) Cour fédérale de justice allemande 30-06-2004, *D*. 2005, pan. , 2287 obs. N. Spiegel. : Dénonciation : Le délai de deux mois après la constatation du défaut.

1170) (Allemagne) T. régional supérieur d'Oldenbourg 5-12-2000, *D.* 2002, *som.* 314 obs. w. –th. Schneider : la dénonciation intervenue de plus d'un mois entre l'échéance du délai d'examen et la dénonciation des défauts.

1171) Cour fédérale de justice allemande 3-11-1999 ; *sentences CCI* n°8962 et 9083 en 1997 et en 1999, *Bull. Cour CCI* n° 2 p. 77 et 79 : Dénonciation, retient le délai d'un mois

1172) Bundes-gerichtshof (Allemangne), 13 nov. 1997*, DET*, 1998, 829 : Un transporteur a été exonéré dans un cas de vol des marchandises alors qu'il se déplaçait en Italie et qu'il avait continué à rouler pendant la nuit sans s'arrêter dans un parking surveillé.

1173) (Allemangne) Oberster Gerichtshof-Osterreich, 29 août 1994, *DET*, 1995, 211: condition à remplir par la réclamation : Une réclamation au sens de l'article 32 de la CMR suppose que le transporteur ait été informé clairement et de façon non ambigüe par l'ayant droit que celui-ci demandait une indemnisation pour les dommages subis par la marchandise transportée.

1174) (Allemagne) Bundesgerichtshof, 15 oct. 1992, *DET* 1993, 740 : Évaluation de la marchandise, elle est évaluée à partir de sa valeur abstraite sans tenir compte des possibilités réelles de vente

1175) (Autriche), OHG de Vienne, mai 1995 : *Journ ; transp. Intern*. 25 mai 1995 ; Un transporteur a été exonéré au motif qu'une attaque à main armée constitue un événement inéluctable dans la mesure où un transporteur particulièrement consciencieux n'aurait pas pu empêcher concrètement l'événement de se produire.

1176) (Autriche), Oberster Gerichtshof-Osterreich 12-9-2002, *DET* 2004. 674, absence de livraison en cas de remise à un préposé du destinataire non mandaté.

1177) Cour de cassation de Belgique, 1ère ch. Civ. & com., arrêt n° C 04, 0478N, du 27 avr. 2008, *juricaf* : opposabilité au propriétaire de la chose retenue pour toutes créances du rétenteur de bonne foi afférentes aux marchandises à lui confier par l'application d'une clause d'extension.

1178) (Belgique) Hof Van Beroep Te Gent 16-1-1999, NV Cigna assurance Company of Europe c./ NV. Intercargo, *DET*. 1999. 264 : Il appartient à l'expéditeur fabricant qui connait les spécificités de son produit de procéder à l'arrimage. à défaut de disposition déterminant à qui incombent le chargement et le déchargement des marchandises, le transporteur n'assume pas la responsabilité du dommage subi par un colis lors de ces opérations dans la mesure où il a été chargé uniquement chargé du transport au moyen d'un camion élévateur.

1179) (Belgique) Rechtbank van koophandel Te Mechelen 18-11-1999, Pauwels International nv c./Alva Transport Salters nv et Alva Transport Salters nv c. / Salters International Ltd, *DET* 2000.432 : le transporteur routier qui, en vertu d'un contrat particulier joint à une lettre de voiture CMR signée par lui, accepte la responsabilité de l'arrimage de la marchandise, même lorsque celui-ci a été effectué par l'expéditeur, et qui n' a fait aucune réserve lors de la prise en charge, est responsable des dommages à la marchandise consécutifs à un arrimage défectueux.

1180) (Belgique) Rechtbank Van Koophandel Te Brugge 12-10-1999, N.D. Belgium c./D.D.Trans nv, *DET* 2000 552. : la responsabilité pour cause d'arrimage défectueux doit être partagée entre l'expéditeur et le transporteur, lorsque ce dernier n'a pas vérifié la manière dont l'arrimage a été effectué par l'expéditeur ; cette obligation de vérification lui incombe, non pas en vertu de la convention CMR, mais en vertu du principe juridique général de la bonne foi.

1181) (Belgique) Rechtbank Van Koophandel TC Autwerpen 29-04-1999, *DET*, 1999, 851 : la portée de la signature du destinataire de marchandise.

1182) (Belgique)Hot Van Beroep Te Antwerpen 20 déc. 1999, Ahlers Bridge N.V c. / Tokyo Marine & Fire Insurance Ltd., *DET*, 2000, 687 : non exonération du transporteur : le transporteur qui a créé un risque supplémentaire de vol en prenant en charge, avant le week-end, les marchandises pour les déposer dans son parking dont la porte d'entrée n'était apparemment pas fermée de façon satisfaisante.

1183) (Belgique) Hof Van Beroep TZ Antwerpenn 9-3-1998, Jugetra International nv, Jugetra bvba v.b Europese Goederen en Reisbagage Verzekerings-maatschappij nv, *DET* 1998. 707 : Faute du transporteur remise imprudente à un faux destinataire.

1184) (Belgique), Rechtank Van Koophandel Te Turnhout 30 juin, 1997, NV Belgamr e.a. c./ NV Amvrogio, *DET*, 1998, 139 : Le transporteur, qui sur un trajet dangereux et avec un chargement à risque, s'est arrêté le long de la route en un lieu non surveillé.

1185) Cass. (Belgique), 25 septembre 1959, *R.C.J.B.*, 1960, p. 16 : « Le dol est l'inexécution volontaire de l'obligation ».

1186) (Danemark), Danish Supreme Court, 24 juin 1997, Foroya Sjovatrygging c./ PK Transport, *DET* 1998, 52: non exonération du transporteur pour vol insurmontable.

1187) (Danemark) The Maritime and commercial Court of Copenhagen, 16-9-1996, vesta forsikring c./ J.N Spedition A/A, *DET* 1998.70 : absence de faute du transporteur, livraison en Russie.

1188) (Grande Bretagne) *Mirehouse c/ Rennel* (1833), 1 Cl &CI & F 527 at 546 per Parke J, Archer v Howell (1992) 7 WAR 33.

1189) Irak, Cass. Fed., 10 févr. 2011, pourvoi 84, http://qanoun.iraqja.iq/view.1550/ : exonération pour force majeure

1190) IRAK, Cass. Ch. Civ. 30-10-1972, *Bull. judiciaire*, 4, 1974, p. 53. : La réception, sans réserve, des marchandises par l'acheteur dans un contrat de fourniture vaut acceptation de la clause de limitation de responsabilité stipulée dans de nombreuses factures antérieures.

1191) (Pays-Bas) Hoge Raad Der Nederlanden, 17 avr. 1998, Gebr. Oegema B.V. c./ Amev Schadeverzekering N.V, *DET*, 1999, 82: non exonération du transporteur.

1192) T fédéral Suisse 13-01 et 7-7-2004 : *D.* 2005.2286 obs. C. Witz, à propos de la convention de Vienne du 11 avril 1980 : La charge de la preuve a été imputée à l'acheteur qui a réceptionné la marchandise sans dénonciation, ni réserve ou s'il l'a acceptée.

1193) T. supérieur du Canton de Lucerne (Suisse), 08-01-1997, *D.* 1998, *som.* 315 obs. C. Witz : Dénonciation, retenant un délai d'un mois.

OHADA:

1194) CCJA, 1ère ch., n° 002/2013, 7 mars 2013 *Rec. Jurisprudence*, n° 20, vol. 2 déc-Janv. 2013, pp. 11-14 ; *ohadata J*-15-02 : rétention ne vaut pas propriété.

1195) CCJA, 2ème ch., n° 39, 8 décembre 2011, El Hadj S. S., qualité de syndic liquidateur de SODEGA SA en liquidation c/ M. K., *Juris-Ohada*, 2012, n° 3, juil-sept. P. 20 ; *ohadata* J-13-46 : la CCJA est toujours compétente pour connaitre d'un pourvoi lorsque les juridictions inférieurs ont appliqué des textes de l'OHADA, importe peu si après cassation et évocation, il s'avérait qu'aucun texte de l'OHADA n'était applicable.

1196) CCJA, 1ère ch., n° 006, 28 févr. 2008, Envol Transit Cote d'Ivoire SARL, c./ 1. SDV-CI / 2. Sté IED / 3, Administration des Douanes ; *Juris-ohada* n° 2 avr. Juin 2008, p. 13 ; *Recueil de jurisprudence CCJA*, n° 11 janv-juin 2008,p. 35 ;*ohadata J*-09-318 : droit de rétention légitime.

1197) CCJA, n° 022/2007, 31 mai 2007, *Rec., de jurisp., CCJA*, n° 9, janv-juin 2007, p. 49 ; *ohadata J*-08-224 : Ne dispose pas d'une créance celui qui ne peut justifier d'aucun titre de créance pour réaliser son droit de rétention .

1198) CCJA, n° 022/2006, 26 octobre 2006, SCI GOLFE DE GUINEE c./ PROMOMER, SARL, *Recueil de jurisprudence* n° 08/2007, p.17 ; *ohadata* J-08/91 : , la CCJA ne peut se prononcer sur des décisions des juridictions des États-parties dont elle est saisie que lorsque ces décisions sont intervenues dans des affaires soulevant des questions relatives à l'application des Actes uniformes et règlements prévus au Traité OHADA à l'exception des décisions appliquant des sanctions pénales : CCJA, 2ème ch., n°053/2012, 7 juin 2012 ; dans le même sens, P. n° 059/2 009/PC du 19- juin 2009, ETONDE EKOTO Édouard Natanaël C./ Port Autonome de Douala, Ministère Public.

1199) CCJA, n°059/2005, 22 décembre 2005, BIAO-CI c./ Sté IPN, Recueil de jurisprudence de la CCJA, n°6, juin décembre 2005, p. 38, *Ohadata* J-06-36. Cet arrêt retient que la CCJA est compétente pour statuer dès lors que l'arrêt attaqué comporte des questions relatives à l'application d'un Acte uniforme.

1200) CA Abidjan (Cote d'Ivoire), 2ème chambre ch. civ et com. n° 497, 6-5-2005, B. c/ Coopérative Agricole Kavokiva, *Juris-ohada* n°1, 2007, p. 33, *ohadata J*-08-70, *ohadata* J-09-163: La vente doit être annulée lorsque le bien vendu n'était pas libre de toute prétention d'un tiers et que le vendeur a usé du dol.

1201) Cour d'Appel d'Abidjan, Arrêt du 06 mai 2005, Arrêt civil contradictoire, Affaire : BILE BILE c/ Coopérative Agricole Kavokiva, J-09-163 : Vente de la chose d'autrui.

1202) CA Abidjan, n° 141, du 14 févr. 2003, Sté OMAFRIQUE Entrprise c./ M.O.Z.F., *ohadata J*-03-299 : Existence d'une créance pour exercer la détention

1203) CA Abidjan (Côte d'Ivoire), n° 92, du 31 janv. 2003, Dame Ghussein Fadiga Malick N. D. c./ Sté Alliance auto, *Juridis Périodique*, n° 87, p. 27 ; obs. ASSONTSA et H. M. TCHABO SONTANG : « Considérant que le véhicule retenu n'est pas le bien du débiteur,… une telle rétention n'est pas légitime ».

1204) CA, Abidjan, n° 1164, 24 nov. 2003, *ohadata J*-03-337 : rétention, créance certaine. Il doit justifier d'un titre de créance à l'égard de son débiteur.

1205) CA Abidjan, n° 1164, 24 oct. 2003, K.A.J. c. / K.F*., ohadata* J-03-337 : La personne qui ne justifie aucun titre de créance ne peut valablement exercer un droit de rétention sur un bien du prétendu débiteur.

1206) Cour d'appel Bobo-Dioulasso, arrêt du 14-05-2000, société E. C./ Societe S. www.ohada.com ; article 151 de l'acte uniforme relatif au droit commercial général. : Que le dol résulte d'un comportement actif ou d'une omission, il ne pourra être sanctionné que si l'acquéreur prouve que l'omission ou l'inexactitude a substantiellement affecté la consistance du fonds et qu'il en a subi un préjudice.

1207) Cour d'appel du Littoral, Arrêt n° 038/ CC du 04/02/2013, Société SETOA Cameroun SARL C/ Société Semen distribution SARL.

1208) CA Ouagadougou (Burkina Faso), ch. Com., n°040, 16-04-2010 : S.N.M c./ SCIMI et SOBFI, *Ohadata* J-12-183 ; « en présence d'un défaut de conformité établi par expertise et ne souffrant d'aucune contestation, c'est par une saine appréciation des faits de la cause et une bonne application du droit que le premier juge a déclaré le vendeur responsable de l'inexécution de son obligation et en a tiré toutes les conséquences de droit sur sa responsabilité contractuelle ».

1209) CA Ouagadougou, ch. Civ., & com., n° 101, 5 nov. 2004, N. A. c./ Sté DTP/CSE, *ohadata, J*-09-12 : La rétention pratiquée en l'absence d'une créance certaine et exigible et sur un bien illégitimement détenu est irrégulière et entraine un préjudicie qui doit être réparé.

1210) CA Zinder (Niger), n° 24, 27-04-2006, A.O dit Abani, c./ O. S., *Ohadata* J-10-289 : la responsabilité des pertes au « paiement de la valeur déclarée » et non de la « valeur réelle ».

1211) CCJA, 2ème ch., n° 06, 25 août 2011, Burkina & Shell SA c. / Les syndics-Liquidateurs de Tagui SA, *Le juris Ohada* n° 3 / 2011, juil.-sep. 2011, p. 2, *ohadata J*-12-150, J-13-159 : Pour enclencher la procédure d'injonction de payer : la créance doit avoir des conditions cumulatives : certaine liquide et exigible.

1212) Dans ce sens, CA Abidjan, n° 71, 8 juin 2001, EMCM c. / Syndicat des copropriétaires de la Résidence Indinié, *Ecodroit*, n° 13-14 juil.-Août, p. 46 ; *ohadata J*-02-176, obs. J. ISSA-SAYEGH; v. *ohadata J*-02-82 et J-03-322: Procédure injonction de payer : créance contractuelle admise.

1213) TGI, Bamboutos Mbouda (Cameroun), n° 02/CIV, 2 déc. 2004, PMUC c. / RCMT, *ohadata J*-05-118 : une créance contestée ne peut faire l'objet de procédure injonction de payer.

1214) CA Libreville (Gabon), n° 30/09-10, 13 janv. 2010, N.A.C. c. / S. M, *ohadata J*-10-237 : créance résultant d'une demande de livraison de marchandise, refus d'injonction de payer.

1215) CA Abidjan, n° 438, 24 avr. 2001, A. A c. / A. A. V. , *Ecodroit*, n° du 10 avr. 2002, p. 49, obs. anonymes. *ohadata J*-02-91, obs. J. ISSA-SAYEGH : Le créancier d'une obligation de livrer une marchandise doit suivre la procédure d'injonction de délivrer et non celle d'injonction de payer.

1216) TGI Banfora, n° 02, 31 janv. 2003, Les grands Moulins du Burkina (GMB), *ohadata J*-04-51 ; J-04-61 : le débiteur au sens de l'art. 25 AUPCAP.

1217) TRHC Dakar (Sénégal), n° 95, 11 juin 2004, compagnie Air Afrique c. / 1) le Procureur de la République près le TRHC de Dakar ; 2) le Greffe en Chef du TRHC de Dakar, *Ohadata J*-09-330 ; voy aussi *ohadata J*-05-49 et J-04-88. : pluralité de procédures collectives principales : oui.

1218) TGI Ouagadougou (Burkina Faso), n° 100 bis, 24 janv. 2001, requête des Établissements KORGO et frères aux fins de redressement judiciaire*, ohadata J*-04-182 : rejet concordat, proposition non sérieuse.

1219) T. com. Bamako (Mali), ord. N° 135/08, 6 mars 2008, SIPAL-SUARL, *Ohadata J*-08-49 : Suspension de poursuite accordée à un débiteur qui s'est engagé à déposer un concordat dans les trente jours.

1220) Hight Court of Mezam Holden in Bamenda (Cameroun), suit n° UCB/22M/11, 12 déc. 2012, Tourism Promoters Savings and Loans

Cooperative Finance Plc (TROPOC) v. All Creditors of TROPOC (Micro Business), *Ohadata J*-13-217: Point de depart de la suspension des poursuites, redressement judiciaire.

WEBOGRAPHIE :

1221) www.amaxasysteme.fr
1222) www.bucatalogue-upvd.fr
1223) www.courdecassation.fr
1224) www.dalloz.fr
1225) www.efl.fr
1226) http://www.grex.fr
1227) www.idit.fr
1228) www.Juricope.fr
1229) www.lamyline.fr
1230) www.legifrance.fr
1231) www.lexisnexis.fr
1232) http://www.logistiqueconseil.org
1233) www.ohada.com
1234) http://www.sudoc.fr

DICTIONNAIRES :

1235) *Lexique des termes juridiques*, Dalloz 2018
1236) *Dictionnaire de la culture juridique* sous la direction de Denis Alland et Stéphane Rials, P.U.F. 2003,
1237) *Dictionnaire élémentaire de droit*, *200 notions incontournables*, Dalloz, 2016 sous la direction du professeur Dominique CHAGNOLLAUD DE SABOURET.
1238) Goût Édouard Umberto, PANSIER Fréderic-Jérôme *Petit lexique juridique*, *Mots et expressions*, 2ème éd., Larcier 2016
1239) *Vocabulaire juridique*, Association H. Capitant, publié sous la direction de G. CORNU, P.U.F., 2ème éd., 1990.

ANNEXES :

ANNEXE 1 : Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route

OHADA

Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route

Acte adopté le 22 mars 2003

Index

[NB - les chiffres renvoient aux numéros des articles]

- Animaux : 17-f
- Application ratione materiae : 1
- Application ratione temporis : 30 et 31
- Arbitrage : 26
- Avis (définition) : 2, a
- Contrat de transport :
  - définition : 2, b
  - formation : 3
- Créances du transporteur : 7-3 ; 13-3 ; 15
- Déclarations de l'expéditeur : 8
- Déménagement (définition) : 2, g
- Documents :
  - divers 8
  - douaniers : 6
- Douane : 6
- Droit de disposition de la marchandise : 11
- Droit de rétention du transporteur : 15-3
- Durée du transport : 9
- Ecrit (définition) : 2, c
- Emballage défectueux : 7-2
- Emballage brisé : 7-3
- Empêchement au transport et à la livraison : 12
- Frais : 7-3
- Informations (dues par l'expéditeur) : 8
- Juridiction compétente : 27
- Lettre de voiture :
  - définition : 2, c
  - contenu : 4
  - exemplaires : 5-2
  - force probante : 5-1
- Livraison de la marchandise : 13
  - avis au destinataire : 13-2
  - destinataire créancier des obligations du transporteur : 13-4
  - état de la marchandise : 14-1 à 14-3
  - lieu : 13-1
  - paiement des créances du transporteur : 13-3
  - retard : 14-4 ; 16-2
- Marchandise :
  - dangereuse : 2, f ; 8-3
  - définition : 2, d
  - emballage : 7
  - état : 10-4
  - viciée : 8-2
- Ordre public : 28
- Période du transport : 9
- Prescription de l'action en responsabilité : 25-1
- Présomption de bon état : 10-4
- Privilège du transporteur : 15-4
- Réclamation : 25-2
- Réserves : 10-2 ; 10-4
- Transport :
  - définition : 2, k
  - déménagement : 2, g
  - funéraire : 2, h
  - successif : 2, i
  - superposé : 2, j
- Transporteur :
  - définition : 2-k
  - droit de rétention : 15-3
  - privilège : 15-4
  - responsabilité : 6-2 ; 6-3 ; 16
  - exonérations : 17 ; 21
  - extra-contractuelle : 20
  - montant des indemnités : 18, 19, 21
  - prescription : 25-1
  - recours entre transporteurs : 24
  - transport successif : 23
  - transport superposé : 22
- Véhicule : 2 l
- Vérifications du transporteur : 10
- Vice de la marchandise : 8-2

Chapitre 1 - Champ d'application et définitions

Champ d'application

Art.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.

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.

Définitions

Art.2.- Pour l'application du présent Acte uniforme, on entend par :

- a) « avis » : un avis oral ou écrit, à moins qu'une disposition du présent Acte uniforme n'exige l'écrit ou que les personnes concernées n'en disposent autrement ;
- 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 ;
- c) « écrit » : une suite de lettres, de caractères, de chiffres ou de tous autres signes ou symboles dotés d'une signification intelligible et mis sur papier ou sur un support faisant appel aux technologies de l'information.
  À moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, l'exigence d'un écrit est satisfaite quels que soient le support et les modalités de transmission, pour autant que l'intégrité, la stabilité et la pérennité de l'écrit soient assurées ;
- d) la lettre de voiture est l'écrit qui constate le contrat de transport de marchandises.
- e) « marchandise » : tout bien mobilier ;
- f) « marchandise dangereuse » : une marchandise qui, de façon générale, par sa composition ou son état, présente un risque pour l'environnement, la sécurité ou l'intégrité des personnes ou des biens ;
- g) « transport de déménagement » : le transport de biens mobiliers usagés en provenance et à destination d'un local d'habitation ou d'un local à usages professionnel, commercial, industriel, artisanal ou administratif, lorsque le conditionnement est assuré par le transporteur et que le déplacement ne constitue pas la prestation principale ;
- h) « transport funéraire » : le transport du corps d'une personne décédée ;
- i) « transport successif » : le transport dans lequel plusieurs transporteurs routiers se succèdent pour exécuter un unique contrat de transport par route ;
- j) « transport superposé » : le transport dans lequel, en vue de l'exécution d'un unique contrat de transport routier, un véhicule routier contenant des marchandises est transporté, sans rupture de charge, sur ou dans un véhicule non routier sur une partie du parcours ;
- k) « transporteur » : une personne physique ou morale qui prend la responsabilité d'acheminer la marchandise du lieu de départ au lieu de destination au moyen d'un véhicule routier ;
- l) « véhicule » : tout véhicule routier à moteur ou toute remorque ou semi-remorque sur essieu arrière dont l'avant repose sur le véhicule tracteur, conçue pour être attelée à un tel véhicule.

Chapitre 2 -Contrat et documents de transport

Formation du contrat de transport

Art.3.- 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.

Lettre de voiture

Art.4.- 1) La lettre de voiture doit contenir :

- a) les lieu et date de son établissement ;
- b) le nom et l'adresse du transporteur ;
- c) les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire ;

- d) les lieu et date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison ;
- e) la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ;
- f) le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros ;
- g) le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise ;
- h) les instructions requises pour les formalités de douane et autres ;
- i) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) ;

2) Le cas échéant, la lettre de voiture peut contenir :

- a) l'interdiction de transbordement ;
- b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge ;
- c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise ;
- d) la déclaration par l'expéditeur, contre paiement d'un supplément de prix convenu, de la valeur de la marchandise ou d'un montant représentant un intérêt spécial à la livraison ;
- e) les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise ;
- f) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué.
- g) le délai de franchise pour le paiement des frais d'immobilisation du véhicule ;
- h) la liste des documents remis au transporteur.

3) Les contractants peuvent porter sur la lettre de voiture tout autre mention qu'ils jugent utile.

4) L'absence ou l'irrégularité de la lettre de voiture ou des mentions prévues aux alinéas 1 ou 2 du présent article, de même que la perte de la lettre de voiture n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions du présent Acte uniforme.

Force probante de la lettre de voiture

Art.5.- 1) La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

2) La lettre de voiture est établie en un original et au moins en deux copies, le nombre de copies devant être spécifié. L'original est remis à l'expéditeur, une copie est conservée par le transporteur et une autre accompagne la marchandise à destination.

Documents de douane

Art.6.- 1) Dans les transports inter-États, en vue de l'accomplissement des formalités de douane et autres formalités à remplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous renseignements utiles.

2) Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si les documents visés à l'alinéa précédent sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

3) Le transporteur est responsable, au même titre qu'un mandataire, des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui sont déposés entre ses mains ; dans ce cas, l'indemnité à sa charge ne dépassera pas celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

Chapitre 3 -Exécution du contrat de transport

Emballage des marchandises

Art.7.- 1) À moins que le contrat ou les usages ne prévoient le contraire, l'expéditeur doit emballer la marchandise de manière adéquate. Il est responsable envers le transporteur et toute autre personne aux services de laquelle ce dernier recourt pour l'exécution du contrat de transport, des dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ainsi que des frais encourus en raison de la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, celui-ci n'ait pas fait de réserves à son sujet.

2) Lorsque qu'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 remedier. Le transporteur n'est pas tenu de transporter la marchandise si, après l'avis, il n'est pas remédié à ce défaut d'emballage dans un délai raisonnable compte tenu des circonstances de fait.

3) S'il y a bris d'emballage en cours du transport, le transporteur prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de l'ayant droit à la marchandise et en avise ce dernier. Si l'emballage brisé ou la marchandise qu'il contient présente un risque pour la sécurité ou l'intégrité des personnes ou des marchandises, le transporteur peut, de manière adéquate, décharger immédiatement la marchandise pour le compte de l'ayant droit et en aviser ce dernier. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Dans ce cas, le transporteur assume la garde de la marchandise ; toutefois il peut la confier à un tiers et n'est alors responsable que du choix de ce tiers. La marchandise reste alors grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous autres frais.

Déclarations et responsabilité de l'expéditeur

Art.8.- 1) 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.

2) L'expéditeur est tenu de réparer le préjudice subi par le transporteur ou toute autre personne aux services de laquelle ce dernier recourt pour l'exécution du contrat de transport, lorsque ce préjudice a pour origine soit le vice propre de la marchandise, soit l'omission, l'insuffisance ou l'inexactitude de ses déclarations ou instructions relativement à la marchandise transportée.

3) L'expéditeur qui remet au transporteur une marchandise dangereuse, sans en avoir fait connaître au préalable la nature exacte, est responsable de tout préjudice subi en raison du transport de cette marchandise. Il doit notamment acquitter les frais d'entreposage et les dépenses occasionnées par cette marchandise et en assumer les risques. Le transporteur peut, de manière adéquate, décharger, détruire ou rendre inoffensives les marchandises dangereuses qu'il n'aurait pas consenti à prendre en charge s'il avait connu leur nature ou leur caractère, et ce sans aucune indemnité.

4) L'expéditeur qui remet au transporteur des documents, des espèces ou des marchandises de grande valeur, sans en avoir fait connaître au préalable la nature ou la valeur, est responsable de tout préjudice subi en raison de leur transport. Le transporteur n'est pas tenu de transporter des documents, des espèces ou des marchandises de grande valeur. S'il transporte ce type de marchandises, il n'est responsable de la perte que dans le cas où la nature ou la valeur du bien lui a été déclarée. La déclaration mensongère qui trompe sur la nature ou la valeur du bien exonère le transporteur de toute responsabilité.

Période de transport

Art.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.

Prise en charge de la marchandise

Art.10.- 1) Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier :

- a) l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, à leurs marques ainsi qu'à leurs numéros ;
- b) l'état apparent de la marchandise et de son emballage.

2) Si le transporteur n'a pas les moyens raisonnables de vérifier l'exactitude des mentions visées à l'alinéa 1a) du présent article, il inscrit sur la lettre de voiture des réserves qui doivent être motivées. Il doit de même motiver toutes les réserves qu'il fait au sujet de l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Ces réserves n'engagent l'expéditeur que si celui-ci les a expressément acceptées sur la lettre de voiture.

3) L'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu du colis. Le transporteur peut réclamer à l'expéditeur le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

4) En l'absence de réserves motivées du transporteur inscrites sur la lettre de voiture, il y a présomption que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent au moment de la prise en charge et que le nombre de colis, à leurs marques et à leurs

numéros, étaient conformes aux mentions de la lettre de voiture.

Droit de disposer de la marchandise en cours de route

Art.11.- 1) L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise en cours de route, notamment en demandant au transporteur d'arrêter le transport, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui indiqué sur la lettre de voiture.

2) Le droit de disposition appartient toutefois au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture si une mention dans ce sens y est faite par l'expéditeur.

3) L'exercice du droit de disposition est subordonné aux conditions suivantes :

- a) l'expéditeur ou, dans le cas visé à l'alinéa 2 du présent article, le destinataire qui veut exercer ce droit, doit présenter l'original de la lettre de voiture sur lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur et dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution de ces instructions ;
- b) cette exécution doit être possible au moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les exécuter et ne doit ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois ;
- c) les instructions ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

4) Lorsque, en raison des dispositions prévues à l'alinéa 3 b) ci-dessus du présent article, le transporteur ne peut exécuter les instructions qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement la personne dont émanent ces instructions.

5) Le transporteur qui n'aura pas exécuté les instructions données dans les conditions prévues au présent article ou qui se sera conformé à de telles instructions sans avoir exigé la présentation de l'original de la lettre de voiture sera responsable envers l'ayant droit du préjudice causé par ce fait.

Empêchement au transport et à la livraison

Art.12.- 1) Le transporteur doit sans délai aviser et demander des instructions :

- a) à l'ayant droit à la marchandise si, avant l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, l'exécution du contrat dans les conditions prévues à la lettre de voiture est ou devient impossible ;
- b) à l'expéditeur si, après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, pour un motif quelconque et sans qu'il y ait faute de la part du transporteur, il ne peut effectuer la livraison.

2) Dans le cas prévu à l'alinéa 1 a) ci-dessus, lorsque les circonstances permettent l'exécution du contrat dans des conditions différentes de celles prévues à la lettre de voiture et que le transporteur n'a pu obtenir en temps utile des instructions de l'ayant droit à la marchandise, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de cette personne.

3) Lorsque la livraison n'a pu être effectuée parce que le destinataire a négligé ou refusé de prendre livraison de la marchandise, celui-ci peut toujours en prendre livraison tant que le transporteur n'a pas reçu d'instructions contraires.

4) Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui causent sa demande d'instructions et l'exécution des instructions, sauf si ces frais sont la conséquence de sa faute.

5) À compter de l'avis de l'alinéa 1 du présent article, le transporteur peut décharger la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise et il a droit à une rémunération raisonnable pour la conservation ou l'entreposage de la marchandise. Le transporteur peut toutefois confier la marchandise à un tiers et il n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous autres frais.

6) Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions si l'état ou la nature périssable de la marchandise le justifie ou si les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise. 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. La façon de procéder en cas de vente est déterminée par la loi ou les usages du lieu où se trouve la marchandise. Le produit de la vente est mis à la disposition de l'ayant droit, déduction faite des frais grevant la marchandise. Si ces frais dépassent

le produit de la vente, le transporteur a le droit à la différence.

Livraison de la marchandise

Art.13.- 1) 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. La livraison doit être faite dans le délai convenu ou, à défaut de délai convenu, dans le délai qu'il est raisonnable d'accorder à un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de fait.

2) Après l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le transporteur est tenu d'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.

3) Avant de prendre livraison de la marchandise, le destinataire est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture. En cas de contestation à ce sujet, le transporteur n'est obligé de livrer la marchandise que si une caution lui est fournie par le destinataire.

4) Sous réserve des droits et obligations de l'expéditeur, le destinataire, par son acceptation expresse ou tacite de la marchandise ou du contrat de transport, acquiert les droits résultant du contrat de transport et peut les faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur. Le transporteur ne peut cependant pas être tenu à une double indemnisation vis-à-vis de l'expéditeur et du destinataire pour un même dommage.

État de la marchandise et retard à la livraison

Art.14.- 1) Lorsque le transporteur et le destinataire s'entendent sur l'état de la marchandise à la livraison, ils peuvent faire une constatation commune écrite. Dans ce cas, 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 jours suivant cette constatation commune, dimanche et jours fériés non compris.

2) Lorsqu'il n'y a pas de constatation commune écrite de l'état de la marchandise à la livraison, le destinataire doit adresser au transporteur un avis écrit indiquant la nature des pertes ou avaries :

- a) au plus tard le premier jour ouvrable qui suit la date de la livraison, en cas de pertes ou avaries apparentes ;
- b) dans les sept jours suivant la date de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, en cas de pertes ou avaries non apparentes.

3) À défaut d'avis dans ces délais, la marchandise est présumée reçue dans l'état décrit à la lettre de voiture. Une mention écrite de la perte ou de l'avarie faite sur la lettre de voiture ou sur tout autre document de transport au moment de la livraison satisfait aux exigences d'avis de ce alinéa.

4) Un retard à la livraison ne peut donner lieu à une indemnité que si un avis écrit est adressé au transporteur dans les vingt et un jours suivant la date de l'avis d'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison ou, le cas échéant, celle de l'arrivée de la marchandise à la résidence ou à l'établissement du destinataire lorsque la livraison doit y être effectuée.

Paiement des créances résultant de la lettre de voiture

Art.15.- 1) Les créances résultant de la lettre de voiture sont payables par le donneur d'ordre avant la livraison, sauf stipulation contraire sur la lettre de voiture.

2) Si la marchandise n'est pas de la même nature que celle décrite au contrat ou si sa valeur est supérieure au montant déclaré, le transporteur peut réclamer le prix qu'il aurait pu exiger pour ce transport.

3) Conformément à l'article 13 alinéa 3 ci-dessus, le transporteur a le droit de retenir la marchandise transportée jusqu'au paiement des créances résultant de la lettre de voiture. Si selon la lettre de voiture, ces sommes sont dues par le destinataire, le transporteur qui n'en exige pas l'exécution avant la livraison perd son droit de les réclamer au donneur d'ordre. En cas de refus de paiement par le destinataire, le transporteur doit en aviser le donneur d'ordre et lui demander des instructions.

4) Le transporteur a un privilège sur la marchandise transportée pour tout ce qui lui est dû à condition qu'il y ait un lien de connexité entre la marchandise transportée et la créance.

Chapitre 4 - Responsabilité du transporteur

Fondement de la responsabilité

Art.16.- 1) Le transporteur est tenu de livrer la marchandise à destination. Il est responsable de l'avarie, de la perte totale ou partielle qui se produit pendant la période de transport, ainsi que du retard à la livraison.

2) Il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou, à défaut de délai convenu, dans le délai qu'il serait raisonnable d'accorder à un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de fait.

3) L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue en totalité ou en partie, suivant le cas, lorsqu'elle n'a pas été livrée ou n'a été que partiellement livrée trente jours après l'expiration du délai de livraison convenu ou, s'il n' a pas été convenu de délai de livraison, soixante jours après la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

4) 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.

Exonérations

Art.17.- 1) Le transporteur est exonéré de responsabilité s'il prouve que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute ou un ordre de l'ayant droit, un vice propre de la marchandise ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait remédier.

2) Le transporteur est exonéré de responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'un ou à plusieurs des faits suivants :

- a) emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionné à la lettre de voiture ;
- b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles sont mal emballées ou pas emballées ;
- c) manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;
- d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à la perte totale ou partielle, soit à l'avarie, notamment par bris, détérioration spontanée, dessiccation, coulage ou déchet normal ;
- e) insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis ;
- f) transport d'animaux vivants.

3) Le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité en invoquant les défectuosités du véhicule utilisé pour effectuer le transport.

4) Lorsque le transporteur prouve que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs de ces risques particuliers, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle. Dans le cas visé à l'alinéa 2 ci-dessus, la présomption ne s'applique pas s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

5) Si le transport est effectué au moyen d'un véhicule aménagé en vue de soustraire les marchandises à l'influence de la chaleur, du froid, des variations de température ou de l'humidité de l'air, le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'exonération prévu à l'alinéa 3 d) que s'il prouve que toutes les mesures lui incombant, compte tenu des circonstances, ont été prises en ce qui concerne le choix, l'entretien et l'emploi de ces aménagements et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.

6) Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'alinéa 2 f) du présent article, que s'il prouve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.

7) Si le transporteur ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé le dommage, sa responsabilité reste engagée dans la proportion où les facteurs dont il répond ont contribué au dommage.

Limites de responsabilité

Art.18.- 1) L'indemnité pour avarie ou pour perte totale ou partielle de la marchandise est calculée d'après la valeur de la marchandise et ne peut excéder 5.000 FCFA par kilogramme de poids brut de la marchandise. Toutefois, lorsque l'expéditeur a fait à la lettre de voiture une déclaration de valeur ou une déclaration d'intérêt spécial à la livraison, l'indemnité pour le préjudice subi ne peut excéder le montant indiqué dans la déclaration.

2) Dans le cas d'une déclaration d'intérêt spécial à la livraison, il peut être réclamé, indépendamment de l'indemnité prévue à l'alinéa 1, et à concurrence du montant de l'intérêt spécial, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve est apportée.

3) En cas de retard, indépendamment de l'indemnité prévue à l'alinéa 1 du présent article pour l'avarie ou la perte de la marchandise, si l'ayant droit prouve qu'un dommage supplémentaire a résulté du retard, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut dépasser le prix du transport.

Calcul de l'indemnité

Art.19.- 1) La valeur de la marchandise est déterminée d'après le prix courant sur le marché des marchandises de même nature et qualité au lieu et au moment de la prise en charge. Pour le calcul de l'indemnité, la valeur de la marchandise comprend également le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata en cas de perte partielle ou d'avarie.

2) En cas d'avarie, le transporteur paie le montant de la dépréciation calculé d'après la valeur de la marchandise. Toutefois, l'indemnité pour avarie ne peut dépasser :

- a) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie ;
- b) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie.

3) L'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, courent du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice ou de la demande d'arbitrage.

4) En cas de transport inter-États, lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés en francs CFA, la conversion est faite d'après le cours du jour et du lieu de paiement de l'indemnité ou, le cas échéant, à la date du jugement ou de la sentence.

Responsabilité extra-contractuelle

Art.20.- 1) Les exonérations et limites de responsabilité prévues par le présent Acte uniforme sont applicables dans toute action contre le transporteur pour préjudice résultant de pertes ou dommages subis par la marchandise ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou extra-contractuelle.

2) Lorsqu'une action pour perte, avarie ou retard est intentée contre une personne dont le transporteur répond aux termes de l'article 16 alinéa 4 ci-dessus, cette personne peut se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues pour le transporteur dans le présent Acte uniforme.

Déchéance du droit à l'exonération et à la limitation de responsabilité

Art.21.- 1) Le transporteur n'est pas admis au régime de l'exonération de la limitation de responsabilité prévue au présent Acte uniforme, ni à celui de la prescription prévu à l'article 25 ci-après, 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.

2) Nonobstant les dispositions de l'alinéa 2 de l'article 20 ci-dessus, un préposé ou un mandataire du transporteur ou une autre personne aux services desquels il recourt pour l'exécution du contrat de transport, n'est pas admis au bénéfice de l'exonération de responsabilité et de la limitation de l'indemnisation prévue dans le présent Acte uniforme, ni à celui de la prescription prévue à l'article 25, 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 dans l'exercice de ses fonctions, 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.

Responsabilité en cas de transport superposé

Art.22.- Le présent Acte uniforme s'applique à l'ensemble du transport superposé. Cependant, lorsque sans faute du transporteur routier, une perte, une avarie ou un retard se produit pendant la partie non routière du transport, la responsabilité du transporteur routier est déterminée conformément aux règles impératives de la loi qui régissent cet autre mode de transport. En l'absence de telles règles, la responsabilité du transporteur routier demeure régie par le présent Acte uniforme.

Responsabilité en cas de transport successif

Art.23.- 1) Dans un transport successif, en acceptant la marchandise et la lettre de voiture, chaque transporteur devient partie au contrat.

2) Dans un tel transport, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut être exercée que contre le premier transporteur, le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait à l'origine du dommage ou le dernier transporteur. L'action peut être dirigée contre plusieurs de ces transporteurs, leur responsabilité étant solidaire.

3) Lorsqu'il y a perte ou avarie apparente, le transporteur intermédiaire doit inscrire sur la lettre de voiture présentée par l'autre transporteur une réserve analogue à celle prévue à l'article 10 alinéa 2 ci-dessus. Il doit aviser immédiatement l'expéditeur et le transporteur émetteur de la lettre de voiture de la réserve qu'il inscrit.

4) Les dispositions des articles 4, 5 alinéa 2 et 10 alinéa 4 ci-dessus s'appliquent entre transporteurs successifs.

Chapitre 5 -Contentieux

Recours entre transporteurs

Art.24.- 1) Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu du présent Acte uniforme a le droit d'exercer un recours en principal, intérêts et frais contre les transporteurs qui ont participé à l'exécution du contrat de transport, conformément aux dispositions suivantes :

- a) le transporteur par le fait duquel le dommage a été causé doit seul supporter l'indemnité, qu'il l'ait payée lui-même ou qu'elle ait été payée par un autre transporteur ;
- b) lorsque le dommage a été causé par le fait de deux ou plusieurs transporteurs, chacun d'eux doit payer un montant proportionnel à sa part de responsabilité ; si l'évaluation des parts de responsabilité est impossible, chacun d'eux est responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient ;
- c) lorsqu'il ne peut être établi à quel transporteur la responsabilité est imputable, la charge de l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs dans la proportion fixée à l'alinéa 1b) du présent article ;

2) Si l'un des transporteurs est insolvable, la part lui incombant et qu'il n'a pas payée est répartie entre tous les autres transporteurs proportionnellement à leur rémunération.

3) Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de clauses dérogeant au présent article.

Délai de réclamation et de prescription

Art.25.- 1) Toute action découlant d'un transport régi par le présent Acte uniforme se prescrit par un an à compter de la date de livraison ou, à défaut de livraison, de la date à laquelle la marchandise aurait dû être livrée. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute équivalente au dol, cette prescription est de trois ans.

2) 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.

Arbitrage

Art.26.- Tout litige résultant d'un contrat de transport soumis au présent Acte uniforme peut être réglé par voie d'arbitrage.

Juridiction compétente en matière de transport inter-États

Art.27.- 1) Pour tout litige auquel donne lieu un transport inter-États soumis au présent Acte uniforme, si les parties n'ont pas attribué compétence à une juridiction arbitrale ou étatique déterminée, le

demandeur peut saisir les juridictions du pays sur le territoire duquel :

- a) le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu ;
- b) la prise en charge de la marchandise a eu lieu ou les juridictions du pays sur le territoire duquel la livraison est prévue.

2) Lorsqu'une action est pendante devant une juridiction compétente ou lorsqu'un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la première juridiction saisie ne soit pas susceptible d'être exécutée dans le pays où la nouvelle action est intentée.

3) Lorsqu'un jugement rendu par une juridiction d'un Etat partie est devenu exécutoire dans cet Etat-partie, il devient également exécutoire dans chacun des autres pays membres aussitôt après accomplissement des formalités prescrites à cet effet dans l'Etat intéressé. Ces formalités ne peuvent comporter aucune révision de l'affaire.

4) Les dispositions de l'alinéa 3 du présent article s'appliquent aux jugements contradictoires, aux jugements par défaut et aux transactions judiciaires. Elles ne s'appliquent ni aux jugements qui ne sont exécutoires que par provision, ni aux condamnations en dommages et intérêts qui seraient prononcées en sus des dépens contre un demandeur en raison du rejet total ou partiel de sa demande.

Chapitre 6 - Dispositions diverses

Art.28.- 1) Sous réserve des dispositions des articles 2 c), 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.

2) En particulier, sont nulles toute clause par laquelle le transporteur se fait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant la charge de la preuve.

Conversion monétaire

Art.29.- Pour les États hors zone CFA, les montants mentionnés à l'article 18 ci-dessus sont convertis dans la monnaie nationale suivant le taux de change à la date du jugement ou de la sentence arbitrale ou à une date convenue par les parties.

Chapitre 7 - Dispositions transitoires et finales

Art.30.- Les contrats de transport de marchandises par route conclus avant l'entrée en vigueur du présent Acte Uniforme demeurent régis par les législations applicables au moment de leur formation.

Art.31.- Le présent acte uniforme sera publié au Journal officiel de l'OHADA ; il sera également publié au Journal officiel des Etats Parties ou par tous procédés en tenant lieu.

Il entrera en vigueur le 1er janvier 2004

ANNEXE 2 : Reglement n°14/2005 UEMOA

UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE
OUEST AFRICAINE

Le Conseil des Ministres

**REGLEMENT N°14/2005/CM/UEMOA
RELATIF A L'HARMONISATION DES NORMES ET DES PROCEDURES
DU CONTROLE DU GABARIT, DU POIDS, ET DE LA CHARGE A
L'ESSIEU DES VEHICULES LOURDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES
DANS LES ETATS MEMBRES DE L'UNION ECONOMIQUE ET
MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)**

**LE CONSEIL DES MINISTRES DE
L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)**

Vu Le Traité de l'UEMOA, notamment, en ses articles 4, 16, 20 25, 26, 42 à 45, 76 à 81 et 91 à 102 ;

Vu Le Protocole Additionnel n° II relatif aux Politiques sectorielles de l'UEMOA, notamment en ses articles 6,7 et 8 ;

Vu Le Protocole Additionnel III du 19 décembre 2001 instituant les règles d'origine des produits de l'UEMOA ;

Vu l'Acte Additionnel n°04/98 du 30 décembre 1998 portant modification de l'article premier de l'acte additionnel n° 01/97 du 23 juin 1997, modifiant l'article 12 de l'acte additionnel n°04/96 du 10 mai 1996, portant adoption d'un régime tarifaire préférentiel transitoire des échanges au sein de l'UEMOA, et son mode de financement ;

Vu Le Règlement n° 09/2001/CM/UEMOA du 26 novembre 2001, portant adoption du Code des Douanes de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) Livre I: cadres organisationnels, procédures et régimes douaniers, notamment en son article 118 ;

Vu La Décision n° 07/2001/CM/UEMOA du 20 septembre 2001, portant adoption de la stratégie communautaire et d'un réseau d'infrastructures routières au sein de l'UEMOA ;

Vu La Décision n° 08/2001/CM/UEMOA du 26 novembre 2001, portant adoption et modalités de financement d'un programme communautaire de construction de postes de contrôle juxtaposés aux frontières entre les Etats membres de l'UEMOA ;

Considérant la Recommandation n° 04/97/CM du 21 juin 1997, relative à la mise en œuvre d'un programme d'actions communes dans les domaines des infrastructures et des transports routiers au sein de l'UEMOA ;

Considérant La Convention A/P2/5/82 de la CEDEAO du 29 mai 1982 portant réglementation des transports routiers inter-Etats ;

Considérant La Résolution n° C/RES. 4/5/90 du Conseil des Ministres de la CEDEAO, du 27 mai 1990, relative à la charge à l'essieu ;

Considérant La Résolution C/RES 5/5/90 du Conseil des Ministres de la CEDEAO, du 27 mai 1990, relative à la mise en place de ponts bascules et/ou de pèses essieux pour le contrôle des poids et charges à l'essieu des véhicules routiers ;

Considérant La Décision C/DEC 7/7/91 relative à la réglementation de la circulation routière sur la base de la charge à l'essieu de 11,5 tonnes pour la protection des infrastructures routières et des véhicules de transports routiers ;

Considérant L'Acte Uniforme OHADA du 22 mars 2003 relatif aux contrats de transport de marchandises par route ;

Soucieux d'améliorer la compétitivité des économies des Etats membres de l'Union ;

Soucieux de mieux préserver le patrimoine routier des Etats membres ;

Désireux d'harmoniser entre les Etats membres les normes et les procédures de contrôle en matière de limitation de gabarit, de poids et de charge à l'essieu ;

Sur proposition de la Commission de l'UEMOA ;

Après avis du Comité des Experts Statutaire en date du 03 décembre 2005

ARRETE LE REGLEMENT DONT LA TENEUR SUIT :

TITRE 1 : DEFINITIONS, OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

Article premier : Définitions

Article 1.1. : Définitions des véhicules

Aux fins de l'application du présent Règlement, on entend par :

- **Ensemble de véhicules**: véhicules liés constituant ensemble une unité de trafic

- **Remorque** : tout véhicule routier sans moteur et équipé d'un essieu avant orientable, destiné à être attelé à un véhicule à moteur, et qui, de par sa construction et son aménagement, est destiné au transport de marchandises ;

- **Semi-remorque** : tout véhicule routier sans moteur qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur de manière telle que sa partie avant repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ledit véhicule, et qui, de par sa construction et son aménagement, est destiné au transport de marchandises. Ce véhicule remorqué n'est pas équipé d'essieu avant ;

- **Tracteur routier** : véhicule à moteur non porteur servant uniquement à tracter une semi-remorque ;

- **Train double** : ensemble de véhicules composé d'un véhicule articulé et d'une semi-remorque ;
- **Train routier** : ensemble de véhicules constitué d'un véhicule à moteur porteur auquel est attelé une semi-remorque ou une remorque ;

- **Véhicule à moteur** ou **véhicule motorisé** ou **véhicule automobile** : tout véhicule routier pourvu d'un moteur qui le propulse et lui permet de se mouvoir et de circuler sur la route par ses moyens propres

- **Véhicule articulé** : ensemble de véhicules constitué d'un tracteur routier et d'une semi-remorque ;

- **Véhicule lourd** : Tout véhicule routier ou ensemble de véhicules dont le poids total roulant autorisé excède 3,5 tonnes ;

- **Véhicule porteur** : Véhicule à moteur aménagé pour être chargé et transporter cette charge ;

- **véhicule de transport sous température dirigée** : tout véhicule dont les superstructures fixes ou mobiles sont spécialement équipées pour le transport de marchandises sous températures dirigées, et dont l'épaisseur de chaque paroi latérale, isolation comprise, est d'au moins 45 millimètres.

Article 1.2. : Définitions des essieux

Aux fins de l'application du présent Règlement, on entend par :
- **Entraxe d'essieux** ou **écartement d'essieux** : distance séparant les axes des essieux reliés à la même suspension
- **Essieu avant** : essieu monté à l'avant du véhicule. L'essieu avant peut être directeur ;

- **Essieu directeur** : essieu porteur d'un véhicule à moteur, dont les roues sont reliées à la direction du véhicule ;

- **Essieu moteur** : essieu porteur qui reçoit le mouvement de la transmission et le transmet aux roues motrices ;

- **Essieu porteur** (d'un véhicule): ensemble de roues disposées symétriquement sur une même poutre dite poutre d'essieu, destiné à supporter une partie de la charge du véhicule ; un essieu porteur peut être moteur ou non moteur ;

- **Essieu simple** ou **essieu isolé** : train de roues comportant un essieu porteur unique ;

- **Essieu tandem** ou **tandem** : train de roues comportant un ensemble de deux essieux porteurs fixés à la même suspension ;

- **Essieu tridem** ou **tridem** : Train de roues comportant un ensemble de trois essieux porteurs écartés également et fixés à la même suspension ;

- **Roues jumelées** : roues montées par paire de chaque côté d'un essieu

- **Train de roues** : ensemble comprenant les organes de suspension et les organes de l'essieu porteur ;

- **Tandem de type 1** : tandem avec entraxe inférieur à 1 mètre ;

- **Tandem de type 2** : tandem avec entraxe compris entre 1 et 1,3 mètres ;

- **Tandem de type 3** : tandem avec entraxe compris entre 1,3 et 1,8 mètres ;

- **Tandem de type 4** : tandem avec entraxe supérieur à 1,8 mètres ;

- **Tridem de type 1** : tridem avec entraxe inférieur à 1,3 mètres ;

- **Tridem de type 2** : tridem avec entraxe compris entre 1,3 et 1,4 mètres ;

Article 1.3. : Définitions des dimensions et des charges

Aux fins de l'application du présent Règlement, on entend par :

- **Charge maximale autorisé à l'essieu** (CMAE) : le poids maximal pour l'utilisation en trafic d'un essieu ou d'un groupe d'essieux chargé ;

- **Dimensions hors tout d'un véhicule** : dimensions toutes saillies comprises, chargement et accessoires inclus ;

- **Dimensions maximales autorisées** : les dimensions maximales pour l'utilisation d'un véhicule ;

- **Gabarit** : ensemble des trois dimensions, largeur, longueur et hauteur caractérisant la forme de l'ensemble lié et consolidé du véhicule et de son chargement, ou de l'ensemble de véhicules et de son chargement

- **Poids total autorisé en charge** (**PTAC**) : poids total maximal d'un véhicule chargé pour son utilisation sur la voie publique, déclaré admissible par l'autorité compétente ;

- **Poids total roulant autorisé** (**PTRA**) : poids total maximal d'un ensemble de véhicules pour son utilisation sur la voie publique, déclaré admissible par l'autorité compétente.

Article 1.4. : Autres définitions

Aux fins de l'application du présent Règlement, on entend par :

- **Conducteur du véhicule** : la personne qui conduit le véhicule au moment du contrôle du véhicule. Cette personne peut être l'exploitant lui-même, ou un employé de l'exploitant, ou encore toute autre personne offrant ses services à l'exploitant à titre onéreux ou à titre gracieux ;

- **Exploitant du Véhicule** : la personne physique ou morale qui utilise le véhicule pour effectuer un transport, soit pour son propre compte, soit pour le compte d'autrui. Le véhicule appartient à l'exploitant ou est pris en location par l'exploitant.

Dans tout autre cas, l'exploitant est confondu avec le propriétaire du véhicule ; c'est le cas en particulier d'une situation où le véhicule est prêté ;

- **Lettre de Voiture** : écrit qui constate le contrat de transport passé entre le chargeur et le transporteur, au sens de l'Acte Uniforme de l'OHADA sus visé, relatif aux contrats de transport de marchandises par route. Le chargeur est défini aussi comme l'expéditeur de la marchandise ;

- **Moratoire** : Durée courant à partir de la mise en vigueur du présent Règlement, pendant laquelle aucune sanction pécuniaire n'est appliquée.

- **Opérateur du système de contrôle routier** ou **opérateur** : personne morale relevant d'un statut public ou d'un statut privé assurant la gestion et l'exploitation du système de contrôle routier du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules ;

- **Plateforme commune d'entrée-sortie terrestre** : Plateforme frontalière aménagée, abritant le poste de contrôle juxtaposé à la frontière et considérée comme la porte commune d'entrée et de sortie terrestres des deux pays frontaliers ;

- **Poste de contrôle juxtaposé à la frontière** : emplacement aménagé et équipé, situé près de la frontière, dans l'un ou l'autre des deux pays frontaliers, ou chevauchant la frontière, utilisé en commun par les services de contrôle aux frontières des deux pays frontaliers pour effectuer les opérations de contrôle frontalier, de sortie pour les un et d'entrée pour les autres ;

- **TRIE** : Transit Routier Inter-Etats ;

Article 2 : Objet et champ d'application

a. Le présent Règlement porte sur l'harmonisation dans l'Union, des normes et du contrôle des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises.

b. Le présent Règlement s'applique aux dimensions de gabarit, aux poids et à certaines autres caractéristiques, des véhicules lourds, spécifiés à l'Annexe du présent Règlement.

c. Toutes les dimensions et tous les poids indiqués à l'Annexe mentionnée ci-dessus ont valeur de normes de circulation et concernent donc les conditions de charge et non les normes de construction du véhicule.

d. Les véhicules lourds visés ci-dessus à l'alinéa a- ne concernent que les véhicules routiers de transport de marchandises. Les dimensions et poids des véhicules lourds de transport de voyageurs et leur contrôle feront l'objet d'un Règlement spécifique ultérieurement.

e. Les dimensions ne se rapportant pas au gabarit du véhicule mais plutôt à la stabilité, la fatigue mécanique et la sécurité du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, feront également l'objet d'un Règlement spécifique ultérieurement.

Article 3 : Harmonisation des normes de limitation des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds, et du contrôle de leur respect.

Le présent Règlement vise l'harmonisation des normes de limitation de gabarit, de poids et de charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises, des modalités et procédures de contrôle du respect de ces normes, ainsi que les sanctions pour infraction au respect desdites normes, suivant les dispositions des Articles 4 à 14 ci-après.

TITRE 2: LIMITATIONS DES GABARITS, POIDS ET CHARGES A L'ESSIEU DES VEHICULES LOURDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 4 : Gabarit des véhicules lourds ; dimensions maximales autorisées

Les dimensions hors tout des véhicules à moteur et des ensembles de véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des Etats membres de l'UEMOA ne doivent pas excéder les limites de gabarit spécifiées à l'Annexe, partie intégrante du présent Règlement.

Article 5 : Limites des charges à l'essieu et des poids en charge des véhicules

Sauf le cas de transports exceptionnels ou « hors normes » visés à l'Article 7 du présent Règlement ainsi que des convois et transports militaires, la charge maximale autorisée à l'essieu (CMAE), le poids total autorisé en charge (PTAC) et le poids total roulant autorisé (PTRA) des véhicules et ensembles des véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des Etats membres de l'UEMOA ne doivent pas dépasser les limites édictées à l'Annexe du présent Règlement.

Article 6 : Plaque de dimensions UEMOA et plaque de tare UEMOA

a. Tout véhicule lourd immatriculé dans un Etat membre de l'UEMOA, circulant sur la voie publique, doit être équipé d'une plaque de dimensions et d'une plaque de tare rivetées dites respectivement « plaque de dimension UEMOA » et « plaque de tare UEMOA» affichant clairement, pour la première, les caractéristiques de dimensions du véhicule et, pour la seconde, le poids à vide (ou tare) et le poids total autorisé en charge (PTAC) du véhicule.

   Cette disposition s'applique pour tout véhicule isolé comme pour chacun des véhicules composant un ensemble routier, véhicule à moteur, remorque et semi-remorque.

   Le poids à vide d'un véhicule doit être établi, réservoirs de carburant pleins.

b. L'application des dispositions de l'alinéa ci-dessus est précisée par voie de Règlement d'exécution de la Commission de l'UEMOA.

Article 7 : Transports exceptionnels

a. Les transports exceptionnels effectués par des véhicules de plus de cinquante et une tonnes (51 tonnes) de Poids Total Roulant Autorisé ainsi que les transports « hors normes » devront faire l'objet, dans chaque Etat-membre, d'une autorisation de transport exceptionnel accordée par le Ministre en charge des transports, après

avis conforme du Ministre en charge des routes, conformément aux textes nationaux en vigueur.

b. Tout véhicule concerné circulant sur le réseau routier doit être muni des dispositifs de sécurité. Nonobstant les autorisations dont ils sont munis pour les transports exceptionnels ou « hors normes », les bénéficiaires devront prendre les mesures complémentaires de sécurité adéquates telles que l'escorte et le gyrophare.

c. Les règles relatives à ces transports seront définies par un Règlement spécifique ultérieur.

TITRE 3: VERIFICATION ET CONTROLE DES GABARITS ET DES POIDS A LA RECEPTION TECHNIQUE, A L'IMMATRICULATION ET AU CONTROLE TECHNIQUE PERIODIQUE DES VEHICULES

Article 8 : Vérification à la réception technique et à l'immatriculation des véhicules

Article 8.1. : Vérification à la réception technique des véhicules

a. Dans chaque Etat membre, tout véhicule routier lourd construit localement ou importé doit, avant sa mise en circulation, faire l'objet d'une réception administrative et technique par les services du Ministère en charge des transports routiers, ou sous leur autorité. Cette réception intervient avant d'autoriser le véhicule à circuler sur la voie publique et de procéder à son immatriculation administrative.

b. Cette réception est destinée à vérifier et constater que le véhicule satisfait aux diverses prescriptions techniques édictées par la réglementation nationale et par les dispositions du présent Règlement.

c. Un certificat de réception est délivré au véhicule lorsqu'il satisfait aux prescriptions visées à l'alinéa a- du présent article. Les plaques UEMOA visées à l'Article 6 sont alors établies et rivées au véhicule.

d. Tout véhicule déjà immatriculé dans un Etat membre, ayant subi des transformations notables est obligatoirement soumis à une nouvelle réception. Le propriétaire du véhicule doit demander cette nouvelle réception auprès des services du Ministère en charge des transports.

Article 8.2. : Vérification à l'immatriculation des véhicules

Dans chaque Etat membre, tout véhicule routier lourd ne peut être immatriculé et autorisé à circuler sur la voie publique que s'il est produit le certificat de réception visé à l'article 8-1 et que le véhicule est équipé des plaques UEMOA visées à l'article 6 ci-avant.

Article 9 : Contrôle technique périodique des véhicules

a. Dans chaque Etat membre, tout véhicule routier lourd est soumis à un contrôle technique périodique. La périodicité de ce contrôle est au minimum de six (6) mois.

b. Le contrôle technique périodique est réalisé par des centres de visite technique agréés par le Ministre en charge des transports routiers, et sous l'autorité des services du Ministre.

c. Le cahier des charges de ce contrôle doit comprendre, outre les dispositions relevant de la réglementation nationale en matière d'administration du parc de véhicules routiers, des dispositions visant la vérification du respect des normes édictées aux Articles 4 et 5 du présent Règlement. Il est vérifié la conformité des documents administratifs du véhicule et des plaques UEMOA visées à l'Article 6 ci-dessus avec les caractéristiques techniques réelles du véhicule au moment du contrôle.

TITRE 4: VERIFICATION DU GABARIT, DU POIDS ET DES CHARGES A L'ESSIEU AU LIEU DE CHARGEMENT A L'ORIGINE DU TRANSPORT

Article 10 : Lettre de voiture

a. Dans chaque Etat membre, tout véhicule routier lourd assurant un transport d'un lot de marchandises d'un poids de sept (7) tonnes et plus, pour le compte d'un seul chargeur, doit être muni à son bord d'une lettre de voiture, telle que définie à l'Article 1 ci-dessus, mentionnant la nature des marchandises transportées et leur poids, ainsi que l'origine et la destination du ou des transports. Sont mentionnés également dans la lettre de voiture l'identification du véhicule, les noms et les adresses de l'exploitant du véhicule et du chargeur, ce dernier désignant la personne, physique ou morale, à laquelle l'exploitant du véhicule vend la prestation de transport.

b. La lettre de voiture est signée par le chargeur et l'exploitant du véhicule ou leurs mandataires. Un exemplaire de la lettre est déposé auprès des services compétents du Ministère en charge des transports.

c. Les carnets de formulaires numérotés de lettre de voiture sont émis par les services cités ci-dessus à l'alinéa b.

Article 11 : Obligation d'équipement en installations et matériels de vérification des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds au niveau des sources d'émission de trafic lourd, et obligation de vérification à l'origine du transport

a. Les exploitants des plateformes de transit portuaires et aéroportuaires, des plateformes logistiques, des plateformes intermodales rail-route, des établissements d'entreposage et de stockage et des établissements industriels et/ou miniers, émettant en sortie un trafic routier annuel de marchandises par véhicules lourds, de plus de deux cent mille tonnes (200 000 tonnes) par an, sont tenus d'équiper leur plateforme ou établissement d'une installation dotée des matériels spécialisés requis pour la vérification des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds de transport marchandises chargeant à leur niveau.
b. Les exploitants des plateformes et établissements visés à l'alinéa a- ci-dessus sont tenus de faire vérifier dans les installations visées à l'alinéa a- ci-dessus, par leurs services, ou par toute autre prestataire opérant au nom de leurs services, le respect des normes de limitation des dimensions de gabarit, poids et charge à l'essieu des véhicules lourds chargés dans l'enceinte de leur plateforme et/ou établissement. Ces services ou prestataires doivent délivrer un certificat de vérification.

c. Ces vérifications sont faites pour le compte de l'exploitant du véhicule. Le certificat de vérification visé à l'alinéa b- ci-dessus est conservé à bord du véhicule pour être présenté à toute réquisition lors des contrôles sur la route.

d. Le véhicule ne peut quitter l'enceinte de la plateforme ou de l'établissement visés à l'alinéa a- ci-dessus, avec son chargement, et prendre la route, que s'il est en conformité avec les normes de limitation édictées par le présent Règlement. L'empêchement de la sortie dans le cas de non-conformité, est de la responsabilité des exploitants des dites plateformes et établissement.

e. Toute grande agglomération urbaine émettant en sortie un trafic routier annuel de marchandises par véhicules lourds, de plus de deux cent mille tonnes (200 000 tonnes), doit offrir la possibilité à tout transporteur par véhicule lourd de faire vérifier la conformité de son véhicule chargé, aux normes de limitation de gabarit, de poids et de charge à l'essieu. Cette offre est traduite par une installation technique adéquate opérée par ou pour le compte des services de l'administration des transports ou opérée par un exploitant privé agréé par l'administration des transports.

Article 12 : Responsabilité de l'exploitant du véhicule

L'exploitant du véhicule ou son mandataire s'assure aux lieux de chargement et point de départ de son véhicule, que ce véhicule est en règle par rapport aux normes de limitations des dimensions de gabarit, de poids et de charge à l'essieu. L'exploitant du véhicule est tenu responsable du non respect des normes sur la voie publique.

TITRE 5: CONTROLE SUR ROUTE DU GABARIT, DU POIDS ET DES CHARGES A L'ESSIEU DU VEHICULE ; POSTES DE CONTROLE ROUTIER FIXES ET MOBILES

Article 13 : Contrôle sur route

Article 13.1. : Système de postes fixes de contrôle sur route

a. Chaque Etat membre doit mettre en place un système de postes fixes de contrôle sur route des véhicules routiers lourds, couvrant le réseau routier communautaire, à des fins de contrôle du respect des normes fixées par le présent Règlement telles qu'elles sont édictées par les dispositions des Articles 4 et 5 ci-dessus.

b. Chaque poste fixe de contrôle est équipé d'un mécanisme de pesage des véhicules pour le contrôle de la charge à l'essieu et du poids total du véhicule, et d'un dispositif de mesure du gabarit. Les postes fixes localisés au niveau d'un cordon douanier sont équipés d'un scanner à des fins de contrôle douanier et de sûreté Les postes fixes doivent disposer d'espaces d'entreposage sécurisé de marchandises et d'espaces de parcage sécurisés des véhicules immobilisés, facilitant l'exécution des sanctions édictées à l'Article 14 du présent Règlement.

c. Les postes fixes aux frontières sont également équipés de postes de contrôle de police des frontières, de gendarmerie, des douanes et des eaux et forêts.

d. Le système de postes fixes de contrôle sur route doit comporter un poste aux environs des sources d'émission de trafic lourd précisées à l'Article 11. Au niveau de la frontière entre deux Etats membres, le contrôle est opéré en commun par les deux Etats frontaliers au poste de contrôle juxtaposé à la frontière abrité par la plateforme commune d'entrée-sortie terrestre des deux Etats.

e. Sur tout itinéraire communautaire de transit dans un Etat membre, le nombre de postes de contrôle ne peut dépasser deux postes fixes de contrôle dans chaque sens de circulation, y compris les postes aux environs des sources d'émission de trafic lourd citées ci-dessus lorsqu'ils se situent sur l'itinéraires et les postes aux frontières, compris. Les postes situés sur les routes accédant à l'itinéraire communautaire de transit sont exclus du décompte.

f. Les postes de pesage-péage ne sont pas décomptés dans le nombre de postes fixes de contrôle mentionné à l'alinéa e- ci-dessus. Les véhicules assurant un transport de transit, munis du macaron prévu dans le plan régional de contrôle routier, ne sont pas soumis aux formalités de pesage au niveau de ces postes de péage-pesage.

g. Les règles de dimensionnement des postes fixes feront l'objet d'un Règlement d'Exécution de la Commission de l'UEMOA.

Article 13.2. : Contrôle mobile sur route

a. Outre la mise en place du système de postes fixes visé à l'Article 13-1 ci-dessus, le système de contrôle sur route de chaque Etat membre doit disposer d'équipements mobiles de contrôle homologués.

b. Le contrôle sur route mobile doit être effectué d'une façon inopinée. Il vise essentiellement à contrôler les infractions et fraudes au passage des postes fixes de contrôle. Il vise aussi à contrôler les véhicules qui ne sont pas interceptés au niveau d'un poste fixe. Ce contrôle sur route mobile ne porte que sur le contrôle du respect des normes édictées par le présent Règlement.

c. Sur tout itinéraire communautaire de transit dans un Etat membre, le contrôle sur route mobile ne peut être opéré que dans la limite de trois points de contrôle simultanés au total dans chaque sens le long de l'itinéraire, postes fixes et postes de contrôle mobile cumulés, avec un mode de décompte similaire à celui de l'alinéa e- de l'Article 13-1 ci-dessus.

d. Au point de contrôle mobile, le contrôle est effectué par sondage, par prélèvement d'unités de trafic dans la circulation, sans constituer de file d'attente. Aucun autre véhicule n'est intercepté dans la circulation pendant les opérations de contrôle d'un véhicule. Aucun véhicule n'est mis en position d'attente pour être contrôlé.

Article 13.3. : Contenu du contrôle sur route et référentiel des procédures des opérations de contrôle

a. Outre le contrôle des documents de bord du véhicule et des documents du conducteur, le contrôle au poste fixe et mobile porte sur le respect des normes de gabarit et de chargement édictées par le présent Règlement en ses articles 4 et 5.

b. Un référentiel de base encadrant l'organisation et les procédures des opérations de contrôle dans les postes de contrôle fixes et au point de contrôle mobile, fera l'objet d'un Règlement ultérieur.

Article 13.4. : Véhicules assurant un transport de transit

Sur tout itinéraire de transit d'un Etat membre, tout véhicule assurant un transport de transit ne peut être contrôlé, de bout en bout de l'itinéraire, qu'aux postes fixes d'entrée et de sortie de l'itinéraire. Ces postes d'entrée et de sortie sont constitués par les postes aux abords des interfaces de transit ou des sources d'émission de trafic lourd, tels que défini à l'Article 11, et les postes aux frontières. Cette limitation ne dispense pas le véhicule du contrôle mobile inopiné.

Article 13.5. : Mode de gestion et d'exploitation du système et autorité compétente :

a. Dans chaque Etat membre, le système de contrôle sur route tel qu'il est défini aux Articles 13-1 à 13-2, et son mode de gestion et d'exploitation relèvent de la compétence de l'Etat membre, exception faite des postes de contrôle juxtaposés aux frontières de deux Etats membres lesquels sont dotés d'un régime particulier comme disposé à l'alinéa b ci-dessous.

b. Les postes de contrôle juxtaposé aux frontières de deux Etats membres sont abrités par les plateformes communes d'entrée-sortie terrestres. Ces dernières font l'objet de dispositions juridiques ultérieures de l'UEMOA définissant leur statut.

TITRE 6 : SANCTIONS POUR NON RESPECT SUR LA VOIE PUBLIQUE DES NORMES DE LIMITATION DE GABARIT, DE POIDS ET DE CHARGE A L'ESSIEU

Article 14 : Sanctions

Article 14.1. : Obligation de délestage des surcharges et de correction de gabarit

a. L'exploitant d'un véhicule non conforme lors de son contrôle, par rapport aux normes de chargement édictées aux Articles 4 et 5 du présent Règlement a l'obligation de se conformer à la réglementation avant de remettre le véhicule en circulation.

b. Nonobstant l'acquittement des amendes encourues, l'exploitant du véhicule est tenu de faire décharger l'excédent de chargement du véhicule et/ou de réaménager le chargement du véhicule afin de ramener sa charge et son gabarit dans les limites autorisées.

c. Les frais de déchargement, d'entreposage, de gardiennage et de rechargement des marchandises déchargées sont à la charge exclusive de l'exploitant du véhicule.

d. Les opérations de déchargement, de mise en entrepôt et de rechargement, ainsi que le gardiennage sont assurés par l'opérateur du poste de contrôle et sous sa responsabilité. L'opérateur facture l'exploitant du véhicule sur la base d'un barème de prix. L'établissement de ce barème relève de la compétence de l'Etat membre en application des dispositions de l'alinéa a- de l'Article 13-5 ci-dessus, exception faite des postes de contrôle juxtaposés.

e. Dans le cas d'un véhicule assurant un transport sous le régime TRIE, les opérations visées à l'alinéa d- ci-dessus sont effectuées sous le contrôle de la douane.

f. Lorsque le véhicule en défaut de conformité est intercepté au niveau d'un contrôle mobile, le véhicule est conduit immédiatement au poste fixe de contrôle le plus proche.

Article 14.2. : Immobilisation de véhicule et obligation de transbordement

a. Dans le cas où le véhicule contrôlé est en défaut de conformité par rapport aux normes de gabarit édictées à l'Article 4 du présent Règlement, sans que la cause de ce défaut résulte du chargement mais des seules caractéristiques techniques du véhicule, il est fait obligation à l'exploitant du véhicule de transborder son chargement sur un autre véhicule en conformité avec les normes de gabarit.

b. Le transbordement est effectué au niveau du poste par l'opérateur du poste et sous sa responsabilité. Le véhicule en défaut de conformité est immobilisé au niveau du poste sous la responsabilité de l'opérateur du poste jusqu'à l'arrivée du véhicule de remplacement sur lequel est transbordé le chargement.

c. L'opérateur facture l'exploitant du véhicule des prestations ci-dessus, sur la base d'un barème de prix mentionné à l'alinéa d- de l'Article 14-1, libre à l'exploitant du véhicule de se retourner contre le propriétaire du véhicule.

d. Le propriétaire du véhicule en défaut de conformité ci-dessus est sanctionné d'une immobilisation du véhicule en un lieu indiqué par lui, jusqu'à remise en conformité dudit véhicule.

Article 14.3. : Cas particulier des transports d'hydrocarbures, d'explosifs et de certaines marchandises dangereuses.

Dans le cas particulier où la marchandise transportée par le véhicule en défaut de conformité visé à l'article 14-1 ou à l'article 14-2, est composée d'hydrocarbures, ou d'explosifs ou de certaines marchandises dangereuses, qui ne peuvent être, pour ces dernières, manipulées et stockées dans les installations du poste fixe de contrôle, pour des raisons de sécurité, le véhicule est immédiatement dirigé vers son point de chargement, point origine de son voyage, ou son point de déchargement, point de destination de son voyage, suivant la moindre distance entre ces deux destinations à partir du poste de contrôle où est constatée l'infraction, poste fixe ou poste mobile.

Article 14.4. : Amende pour défaut de plaque de dimensions UEMOA et/ou de plaque de tare UEMOA

Tout propriétaire d'un véhicule en défaut de conformité par rapport aux dispositions de l'Article 6 du présent Règlement est verbalisé d'une amende de cent mille (100 000) francs CFA.

Article 14.5. : Amendes pour infraction aux normes de gabarit

a. **Amende pour infraction aux normes de gabarit résultant du chargement du véhicule**

Toute infraction aux normes de gabarit résultant exclusivement du chargement du véhicule est sanctionnée d'une amende de cent mille (100 000) francs CFA, à la charge de l'exploitant du véhicule.

b. Amende pour infraction aux normes de gabarit résultant des caractéristiques techniques du véhicule

Toute infraction aux normes de gabarit résultant exclusivement des caractéristiques du véhicule est sanctionnée d'une amende de cinq cent mille (500 000) francs CFA, à la charge du propriétaire du véhicule.

Article 14.6. : Amendes pour surcharge

Les infractions au présent Règlement qui frappent l'exploitant du véhicule sont sanctionnées d'amendes, conformément aux dispositions ci-après :

a. Cas d'excédent du Poids Total Roulant du véhicule

a.1. Principe de base de fixation du montant des amendes pour surcharge :

Le niveau du montant des amendes pour surcharge est fixé de telle sorte que le montant de l'amende appliquée soit au moins égal à la recette escomptée par un transporteur public sur le transport du poids de marchandises composant la surcharge. A cet effet, il est tenu compte respectivement, en transport national et en transport inter-états, des prix moyens du transport par véhicule lourd d'une tonne kilomètre et des distances moyennes de transport.

Les montants des amendes sont ainsi fixés, à la date de mise en vigueur du présent Règlement, comme spécifiés ci-dessous à l'alinéa a-2 du présent article. Ces montants sont révisables tous les deux ans par voie de Règlement d'Exécution de la Commission de l'UEMOA.

a.2. Montants des amendes pour surcharge en poids du véhicule

Toute surcharge constatée au-delà des limites réglementaires du poids total en charge du véhicule ou de l'ensemble de véhicule est passible d'une amende calculée sur la base de

- vingt mille (20 000) francs CFA par tonne de surcharge pour un transport national,
- soixante mille (60 000) francs CFA par tonne de surcharge pour un transport inter-Etats..

Une tolérance de cinq pour cent (5%) du poids total en charge est cependant accordée pour tenir compte de la marge de fiabilité du matériel de pesage.

a.3. Amende additive dans le cas des transports d'hydrocarbures, d'explosifs et de certaines marchandises dangereuses

En plus de l'amende visée aux alinéas a-1 et a-2 ci-dessus, l'exploitant du véhicule en surcharge visé par les dispositions de l'Article 14-3 est sanctionné d'une amende additive dont le montant est fixé proportionnellement au dommage causé à la route par le véhicule au cours de son déplacement vers le lieu indiqué, du fait de sa surcharge.

Les montants de l'amende additive sont ci-après fixés, à la date de mise en vigueur du présent Règlement, comme spécifiés ci-dessous, en francs CFA par tonne de surcharge suivant la gravité de la surcharge mesurée par le taux de surcharge, le taux de surcharge désignant le rapport du poids de la surcharge par le poids total roulant autorisé du véhicule.

Fcfa /tonne

Taux de surcharge	En transport national	En transport inter-Etats
Entre 5 à 10%	1 000	3 000
Entre 10 à 15%	2 000	5 000
Entre 15 à 20%	3 000	7 000
20 à 25%	4 000	9 000
25 à 30%	5 000	12 000
30 à 35%	6 000	14 000
35 à 40%	7 000	18 000
40 à 45%	8 000	21 000
45 à 50%	10 000	25 000

Ces montants sont révisables tous les deux ans par voie de Règlement d'Exécution de la Commission de l'UEMOA.

b. cas d'excédent de la charge à l'essieu

Tout excédent de poids à l'essieu par rapport aux normes de limitation édictées à l'Article 5 du présent Règlement est sanctionné d'une amende de

- vingt mille (20 000) francs CFA par tonne excédentaire à l'essieu présentant l'excédent le plus élevé entre tous les essieux du véhicule, pour un transport national ;

- soixante mille (60 000) francs CFA par tonne excédentaire à l'essieu présentant l'excédent le plus élevé entre tous les essieux du véhicule, pour un transport international.

Lorsque les deux genres de surcharges, surcharge en poids du véhicule et surcharge à l'essieu, sont constatés sur un même véhicule de transport routier, la pénalité applicable est la plus élevée.

Article 14.7. : Majoration d'amende pour récidive

a. A partir de la quatrième infraction dans la même année calendaire, infractions aux normes de gabarit et aux normes de chargement confondues, l'amende est majorée pour toute infraction supplémentaire par application d'un taux de n fois 10%, n désignant la nième infraction supplémentaire. Au terme de l'année calendaire considérée, le mécanisme de majoration est réinitialisé.

b. Pour l'application des dispositions de l'alinéa a- ci-dessus, le décompte annuel des infractions est fait pour des infractions commises sur le territoire d'un même Etat, et constatées au niveau du système de contrôle. Ce décompte est géré par l'opérateur du système de contrôle.

c. Dans le cas particulier des postes de contrôle juxtaposé aux frontières, l'application des dispositions de l'alinéa a- ci-dessus est faite sur la base d'un décompte des infractions constatées au niveau du même poste de contrôle juxtaposé.

Article 14.8. : Amendes pour fraude avérée au poste fixe

Lors du contrôle mobile inopiné, toute constatation d'une fraude avérée du véhicule au dernier contrôle de gabarit, de poids et de charge à l'essieu, à un poste fixe, est sanctionnée d'une amende de trois cent mille (300 000) francs CFA. Cette sanction s'ajoute aux autres sanctions prévues aux articles 14-1 à 14-6 ci-dessus.

Article 14.9. Obligation d'exécution des sanctions

Le véhicule en infraction ne peut être autorisé à quitter le poste de contrôle fixe, où son lieu de destination désigné pour les véhicules visés à l'article 14-3, qu'une fois que l'exploitant du véhicule ait produit la preuve de l'exécution des sanctions, paiement des amendes et autres sanctions, au niveau du poste fixe de contrôle détenant et traitant le dossier de l'infraction

TITRE 7 : AUTRES SANCTIONS

Article 15 : Amende pour refus délibéré de passer sur le pont bascule ou sur le pèse essieu

Tout refus délibéré du conducteur d'un véhicule de passer sur le pont bascule ou sur le pèse essieu est sanctionné d'une amende de cent mille (100.000) Francs CFA indépendamment des autres mesures coercitives applicables. Cette sanction frappe l'exploitant du véhicule, libre à lui de se retourner contre le conducteur.

Article 16 : Sanction des plateformes et établissements émettant un trafic routier en sortie de plus de 200 000 tonnes

Article 16.1. : Toute personne morale exploitante d'une plateforme ou d'un établissement des catégories visées à l'Article 11 du présent Règlement, en défaut par rapport aux obligations d'installations de vérification visées au même article est sanctionnée par une amende de cinquante millions (50 000 000) de francs CFA si passé un délai de deux ans après notification d'obligation de mise en conformité faite par l'Administration nationale chargée des transports, elle ne s'est pas exécutée pour se mettre en conformité.

Article 16.2. : Toute personne morale visée à l'Article 16-1, en règle par rapport aux obligations en équipement en installations de vérification visées à l'alinéa a- de l'Article 11, se mettant en défaut par rapport aux obligations de vérification des véhicules et d'empêchement de sortie visées aux alinéas b- et d- de l'Articles 11 est sanctionnée d'une amende de deux cent mille (200 000) francs CFA par véhicule chargé dans l'enceinte de leur plateforme ou établissement et faisant l'objet du manquement.

Article 16.3. : Tout exploitant d'un véhicule faisant l'objet d'un contrôle sur la route dont le conducteur ne peut produire ni la lettre de voiture visée à l'Article 10, ni le certificat de vérification visé à l'alinéa b- de l'Article 11, est sanctionné d'une amende de cent mille (100 000) francs CFA.

TITRE 8 : DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Article 17 : Obligations diverses des Etats membres

a. Un État membre ne peut refuser ou interdire sur son territoire, l'usage de véhicules immatriculés ou mis en circulation dans tout autre État membre pour des raisons concernant les dimensions et les poids, si ces véhicules sont conformes aux valeurs limites spécifiées aux Articles 4 et 5 du présent Règlement.

b. La disposition de l'alinéa a- ci-dessus est applicable nonobstant le fait que lesdits véhicules ne sont pas conformes aux dispositions de la législation de cet État membre concernant certaines caractéristiques de poids et de dimensions non visées par le présent Règlement.

c. La disposition de l'alinéa b- ci-dessus n'affecte pas le droit des États membres d'exiger des véhicules immatriculés ou mis en circulation sur leur territoire qu'ils soient conformes à leurs exigences nationales concernant des caractéristiques de poids et de dimensions qui ne sont pas visées par le présent Règlement.

d. Les États membres n'autorisent pas la circulation normale de véhicules ou d'ensembles de véhicules pour le transport national de marchandises sur leur territoire s'ils ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées par le présent Règlement.

Article 18 : Période de transition

Pendant une période de transition de deux (2) ans à partir de la date de mise en vigueur arrêtée à l'Article 20 ci-après, les Etats membres mettent en place leur système de contrôle routier comme précisé ci-dessous :

- Au plus tard au terme de la première année de la période, les matériels de pesage sont acquis et sont rendus opérationnels, et des aires provisoires sont aménagées au niveau des postes fixes pour l'entreposage des marchandises déchargées des véhicules surchargés ;

- Au plus tard au terme des deux années de la période de transition, les systèmes de contrôle routier sont totalement installés et rendus opérationnels, tels que définis dans le présent Règlement.

Article 19 : Moratoire

a. Dans chaque Etat membre, un moratoire est appliqué, à partir de la date de mise en vigueur du présent Règlement, comme précisé aux alinéas b et c ci-dessous.

b. Un moratoire général limité à l'application des amendes est accordé pour une période de **douze (12) mois** au cours de laquelle seules les sanctions prévues à l'article 14 autres que les amendes sont appliquées.

c. Les infractions font l'objet d'un moratoire spécifique comme suit :

- infractions objet de la sanction édictée à l'alinéa b- de l'Article 14-5 : (i) aucun pour les véhicules neufs ou en première immatriculation; (ii) 2 ans pour les autres véhicules ;

- infractions aux dispositions de l'article 6 : (i) aucun pour les véhicules neufs ou en première immatriculation; (ii) 2 ans pour les autres véhicules.

Article 20 : Disposition finale

Le présent Règlement, qui entre en vigueur à la date de sa signature, sera publié au Bulletin officiel de l'Union.

Fait à Bamako, le 16 décembre 2005

Pour le Conseil des Ministres,
Le Président

Cosme SEHLIN

ANNEXE :

I. Gabarit des véhicules lourds ; dimensions maximales autorisées

Les dimensions hors tout des véhicules à moteur et des ensembles de véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des Etats membres de l'UEMOA ne doivent pas excéder les limites suivantes :

Largeur hors tout	Véhicule de transport sous température dirigée	2,60 mètres
	Autres véhicules	2,55 mètres
Longueur hors tout	Véhicule à moteur isolé	12,00 mètres
	Remorque non compris le dispositif d'attelage	12,00 mètres
	Semi-remorque (entre le pivot d'attelage et l'arrière)	12,00 mètres
	Véhicule articulé	16,50 mètres
	Train routier « véhicule porteur + remorque »	18,75 mètres
	Train double pour transport de voiture	18,00 mètres
	Autre train routier et autre train double	22,00 mètres
Hauteur hors tout	Tous véhicules	4,00 mètres

II. Limites des charges à l'essieu et des poids en charge des véhicules

Sauf le cas de transports exceptionnels ou « hors normes » précisé à l'Article 7 du présent Règlement ainsi que les convois et transports militaires, la charge maximale autorisée à l'essieu (CMAE), le poids total autorisé en charge (PTAC) et le poids total roulant autorisé (PTRA) des véhicules et ensembles des véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des Etats membres de l'UEMOA ne doivent pas dépasser les limites ci-après :

a. Limite de la Charge à l'essieu d'un véhicule à moteur ou d'une remorque et semi-remorque

Désignation des essieux	**Charge limite**
- Essieu simple avant	6 tonnes
- Essieu simple intermédiaire ou arrière avec roue unique	11,5 tonnes
- Essieu simple intermédiaire ou arrière avec roues jumelée	12 tonnes
- Essieu tandem intermédiaire ou arrière : - Tandem de type 1 - Tandem de type 2 - Tandem de type 3 - Tandem de type 4	 11,5 tonnes 16 tonnes 18 tonnes 20 tonnes
- Essieu tridem - Tridem de type 1 - Tridem de type 2	 21 tonnes 25 tonnes
- Remorque, essieu simple avant	6 tonnes

b. Poids total autorisé en charge (PTAC) et poids total roulant autorisé (PTRA)

Le poids total autorisé en charge (PTAC) des véhicules et le poids total roulant autorisé des ensembles de véhicules (PTRA), sont limités, suivant le nombre et la répartition des essieux, comme suit :

Catégories de véhicule	**PTAC**
- Véhicule à moteur isolé à 2 essieux (6 + 12 tonnes)	18 tonnes
- Véhicule à moteur isolé à 3 essieux dont 1 tandem (6 + 20 tonnes)	26 tonnes
- Véhicule à moteur isolé à 4 essieux et plus (6+25 tonnes)	31 tonnes

- Remorque à 2 essieux (6 + 12 tonnes)	18 tonnes
- Remorque à 3 essieux dont 1 tandem (6 + 18 tonnes)	24 tonnes

	PTRA
- Véhicules articulés à 3 essieux simples (6+12+12 tonnes)	30 tonnes
- Véhicules articulés à 4 essieux (6 + 12 + 20 ou 6+20+12 tonnes)	38 tonnes
- Véhicules articulés à 5 essieux avec un tridem (6 + 12 + 25 tonnes)	43 tonnes
- Véhicules articulés à 5 essieux avec deux tandems (6+ 20+20 tonnes)	46 tonnes
- Véhicules articulés à 6 essieux (6 + 20 + 25 tonnes) et plus	51 tonnes

- Train routier et train double à 4 essieux simples ;	38 tonnes
- Train routier (porteur+remorque » et train double, à 5 ou 6 essieux	44 tonnes
- Train routier «porteur+semi-remorque » à 6 essieux et plus	51 tonnes

ANNEXE 2 bis : Brève présentation de la sécurité routière du Mali

I. LE CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE

Les structures de la sécurité routière ne relève pas d'un seul département ministériel. En effet, le décret n° 02- 498/ P-RM du 05 novembre 2002 fixant les attributions spécifiques des membres du Gouvernement, repartit les taches entre le Ministre de l'Équipement et des Transports, le Ministre de la Sécurité Intérieure et de la Protection Civile, le Ministre de la santé et le Ministre de l'Éducation.

La gestion subalterne est confiée à l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (ANASER). Nous avons également la Direction Nationale des Transports Terrestre Maritime et Fluviaux, la Direction Nationale des Routes (DNR) ; des organes consultatifs comme : le Comité Nationale de sécurité Routière (CNSR), la Commission Technique de Retrait de Permis et Autorisations de Conduire, la Commission Professionnelle de la Circulation Routière ; Puis tout en bas de l'échelle, le Mali Technique Système (MTS), le comité des Compagnies d'Assurance du Mali, les auto-écoles, la société civile, s'occupent du reste.

Plusieurs lois et décrets, arrêtés existent, notamment la loi n° 99-004 du 02 mars 1999 régissant la circulation routière ; l'arrêté N°00-1357 /MICT-SG du 09 mai 2000 fixant les conditions d'établissement et de délivrance des permis et des autorisations de conduire ainsi que les conditions d'exécution, de prorogation et de restriction de la validité des permis de conduire, décision n° 06641/MIC-SG du 3 octobre 2006 portant sur les caractéristiques d'aptitude à l'emploi des casques de protection pour les conducteurs et les passagers de motocyclette et vélomoteurs etc.

II. ETAT DES LIEUX DE LA SECURITE ROUTIERE :

S'il y' a moins de vol au Mali, force est de relever que l'insécurité routière reste le premier cauchemar des assureurs, des autorités et des populations. Cette insécurité routière, résulte d'un disfonctionnement du système de mobilité dans sa globalité et prend de plus en plus des propositions inquiétantes.

Au Mali, on a frôlé, 2 morts et 38 blessés par jour suite à un accident de la route dont 60% des victimes sont des usagers de deux roues. Dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, c'est en Afrique que les taux de mortalité sont les plus élevés. OMS prévoit que d'ici 2030, les accidents de la Route deviendront la cinquième cause de décès.

Une analyse des données des statistiques des accidents au Mali de 2014 à 2016 donne les résultats suivants à carrure décevants :

9191 victimes en 2014 ; 8617 Victimes en 2015 ; 7565 victimes en 2016.

III. **LES PRINCIPAUX FACTEURS D'ACCIDENTS AU MALI SONT LIES** :

Au comportement des usagers :

L'état des véhicules : des vrais cercueils roulants au coté d'un parc qui s'ambitionne de rénover :

La route et son environnement: dégradation avancée, occupation anarchique, insuffisance de signalisation

La route tue : excès de vitesse, ceinture de sécurité, alcool, transport mixte généralisé, stationnement anarchique, téléphone au volant et le temps anormalement long d'intervention des secours et manque ou insuffisance du plateau technique des hôpitaux.

Occupation anarchique des voies

IV. LES VICTIMES :

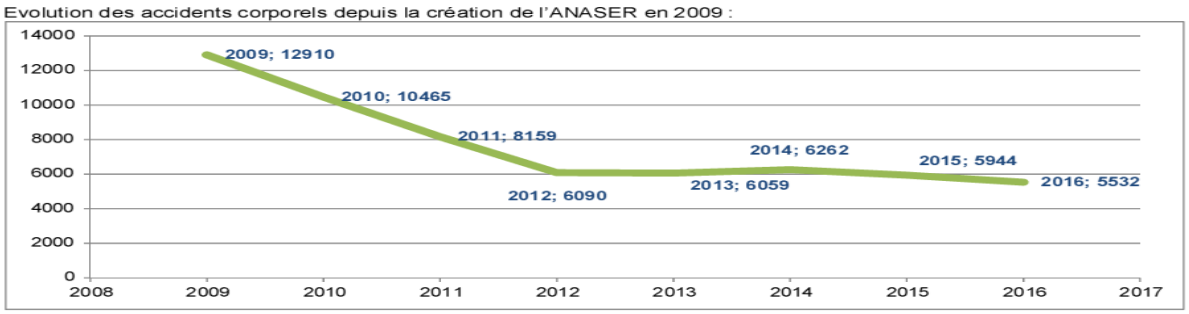
Les victimes de la route se retrouvent dans la catégorie des jeunes les plus actifs (26 à 40 ans = 32% en 2016) mais aussi dans les catégories de population les plus vulnérables que sont les piétons, les moins jeunes (41 ans et plus = 26% en 2015 contre 32 % en 2016) et les enfants (0-5 ans : 11% en 2015, contre 4% 2016).

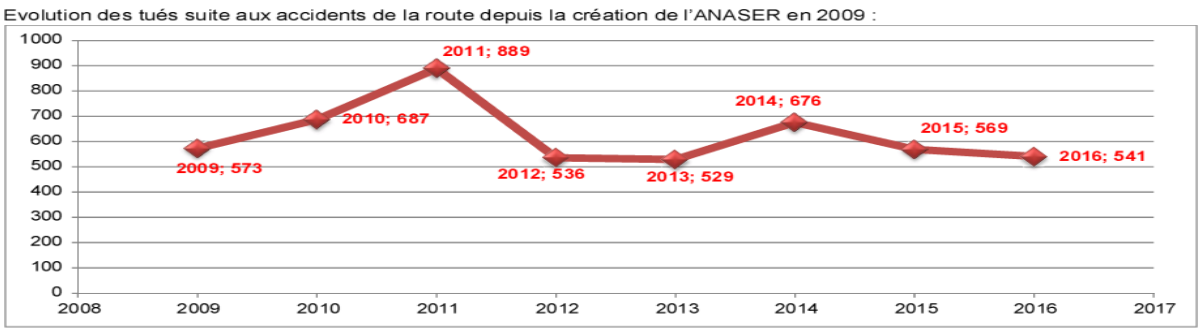
Tableau récapitulatif des accidents et des victimes par an :

Année	Accidents	Blessés graves	Tués
2014	6262	8515	676
2015	5944	8048	569
2016	5532	7024	541

On constate que depuis 2014 une régression dans les accidents entrainant ainsi une diminution des blessés et des morts sur la route au Mali.

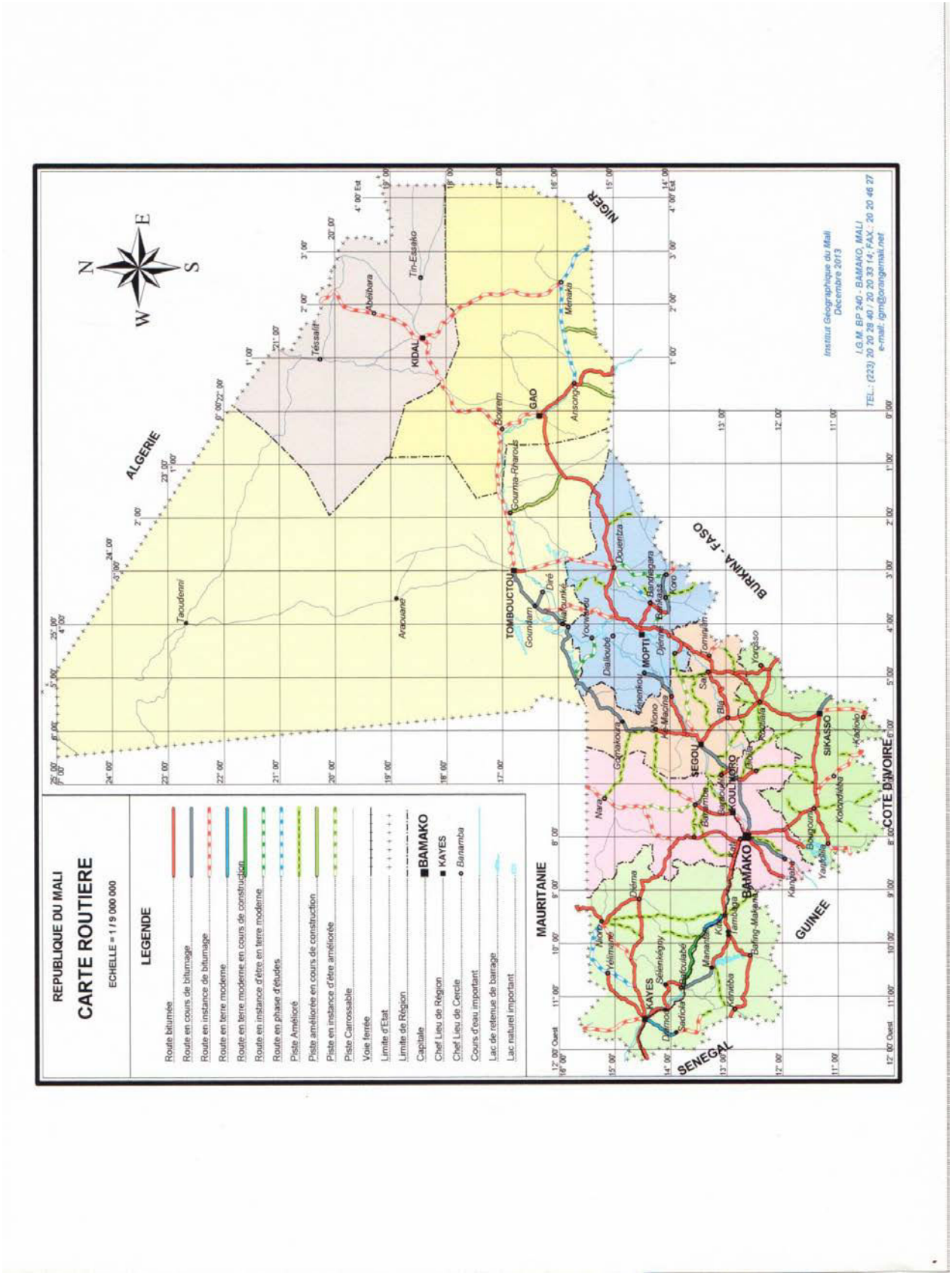
Malgré des difficultés d'évaluation précise de la dimension et les caractéristiques des accidents au Mali, on est en droit de se servir des données fournies par l'ANASER, même si on est conscient de l'absence d'un système performant de collecte des données. La tendance est en nette recule de façon générale.



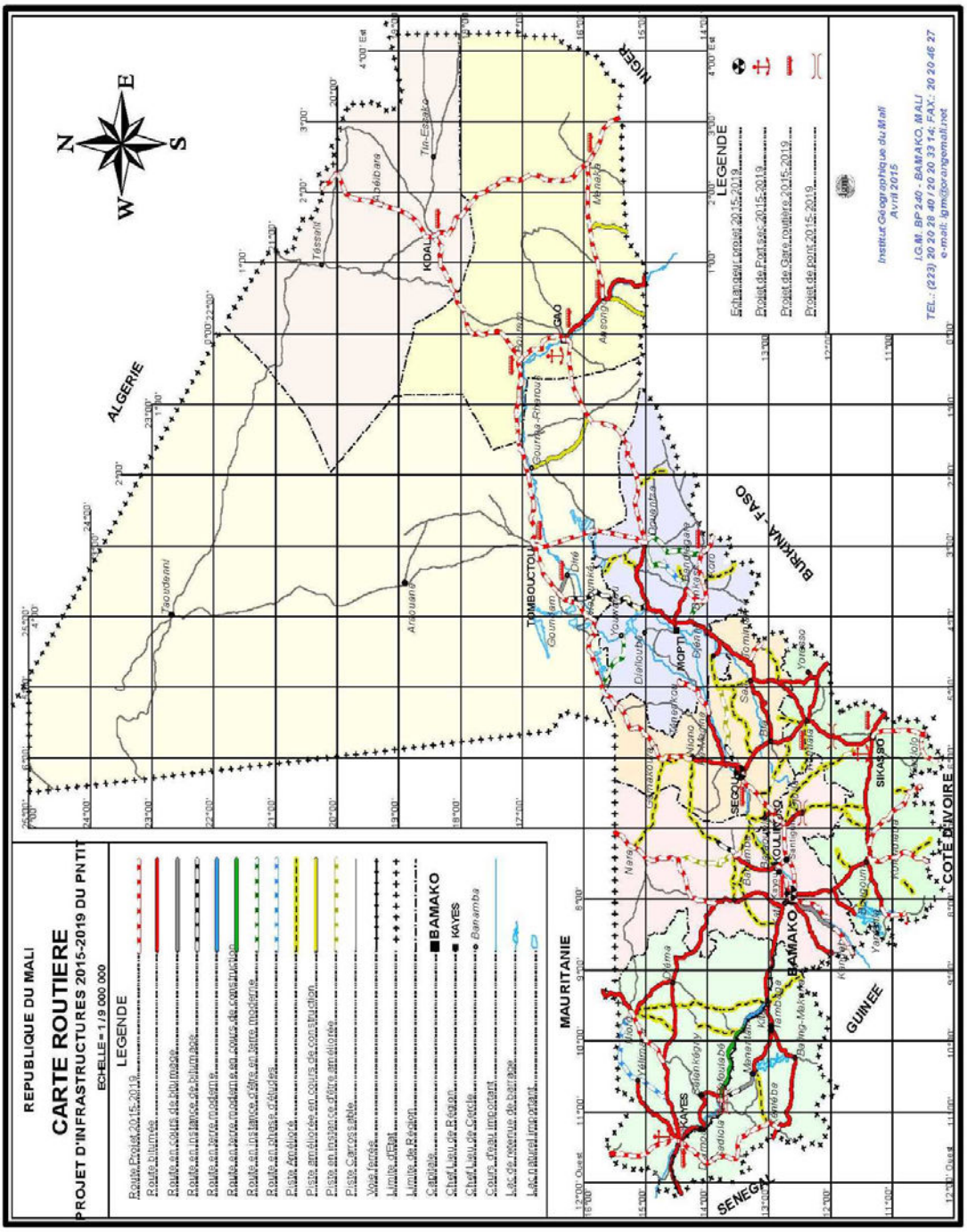


Le bilan est amère, l'urgence est d'une synergie d'action afin que les routes soient sûres pour les hommes, les marchandises, et le progrès économique ; il y va de la survie de la nation.

ANNEXE 3. Carte routière de la République du Mali en 2015



CARTE INFRASTRUCTURES PROJETEE EN 2019



ANNEXE 3 (Suite) : Le tableau ci-dessous illustre l'état du réseau routier aménagé en 2014 par type de route en République du Mali :

Désignation	Longueur	Bon Etat		Etat Passable		Mauvais Etat	
		Km	%	Km	%	Km	%
Routes revêtues	5 694	3 164	55.6	1 292	22.7	1 238	21.7
Routes en terre moderne	1 767	894	50.6	739	41.8	134	7.6
Pistes améliorées	14 220	669	4.7	6 900	48.5	6 651	46.8
TOTAL	**21 681**	**4 727**	**21.8**	**8 931**	**41.2**	**8 023**	**37.0**

Répartition des Pistes rurales par région dans le cadre de la SNTR

Régions	Nombre de liaisons	Longueur en Km
Kayes	423	5 693
Koulikoro	567	6 118
Sikasso	532	5 204
Ségou	773	7 107
Mopti	537	5 088
Tombouctou	205	3 280

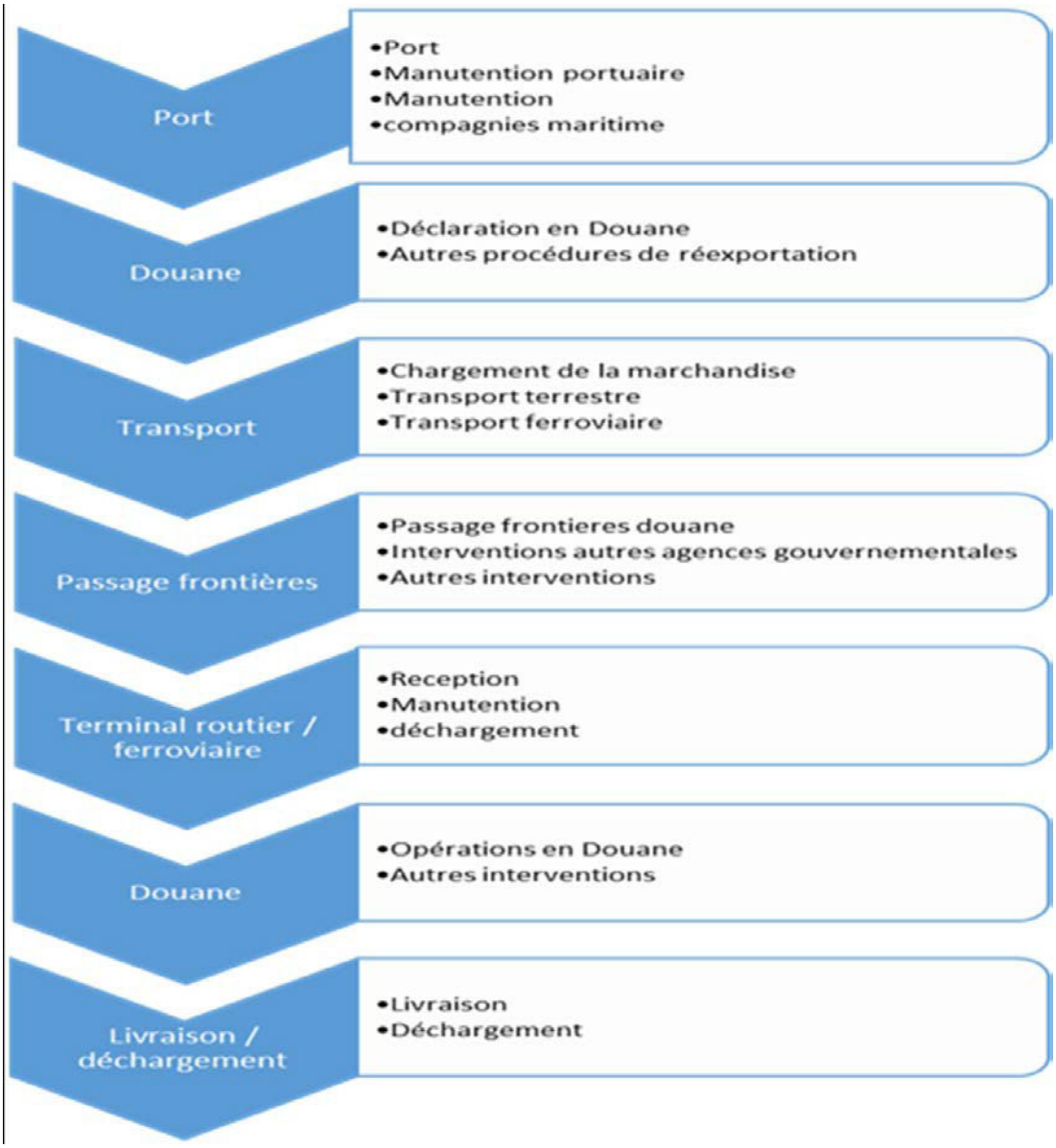
Gao	95	2 812
Kidal	38	2 002
Total	**3 170**	**37 304**

ANNEXE 4 : Tableaux synoptiques des différentes procédures et étapes de l'importation :

Tableau : liste des étapes et documents de l'intention d'importation (source : Étude de performance de la chaîne logistique Bko-Dakar, Bko-Abidjan, *op. cit.*)

Etapes	**Sous-étapes**	**Acteurs, processus**	**Documents**
Etape1: Préparation	1.1 Documents en amont	L'importateur prépare tous les documents nécessaires pour lever l'intention d'importation	Numéro d'Identification Fiscale (NIF) Patente Registre du Commerce
	1.2 Formulaire et frais administratifs	L'importateur retire et rempli un formulaire de demande auprès de la DNCC et s'acquitte des frais administratifs	Formulaire de demande Paiement des frais administratifs à la DNCC
	1.3 Contribution PVI	Etablissement d'un chèque certifié par la Banque de l'importateur, 0,75% de la valeur FOB de la marchandise, destiné à couvrir les charges de la compagnie d'inspection pour le passage au scanner, inspection à l'origine etc.)	Chèque bancaire certifié
Etape2: Dépôt& édition	2.1 Dépôt à la DNCC	A ce niveau l'importateur peut déposer sa demande et les documents auprès du Régisseur de la DNCC.	Demande et documents de l'étape 1
	2.2 vérification et édition	L'agent de vérification vérifielademande, l'agentinformatiquesaisiela demande, imprime l'intention d'importation et transmet à l'agent de vérification pour signature, qui transmet au bureau ventilation après signature	Processus interne DNCC
Etape3: Transmission	-	Le bureau ventilation de la DNCC cachette les intentions d'importation, en trois copies : VERITAS, Trésor public, importateur	Intention d'importation
L'importateur retire son intention d'importation à la DNCC			

<u>Les principales étapes de la chaîne logistique</u> :



Indexe alphabetique :

A

Abus de droit 107, 167, 168, 219, 223, 238, 239, 240, 330

Acceptation 70, 86, 102, 103, 105, 121, 146, 152, 154, 155, 156, 157, 158, 160, 169, 185, 199, 204, 218, 261, 279, 293, 295, 375, 393, 401, 403, 405, 416, 441, 446

Accident... 38, 87, 93, 173, 174, 277, 363, 376, 415

Action directe du voiturier 51, 249, 266

Aménagement du territoire 52

application des actes uniformes 46

Application des Actes uniformes 47, 48

Arbitrage 46, 48, 116, 268, 297, 303, 304

Arrimage 62, 66, 70, 85, 95, 99, 101, 275, 364, 399, 417

Assurance 35, 36, 41, 62, 63, 72, 73, 74, 80, 89, 90, 100, 184, 192, 255, 311, 336, 353, 363, 367, 368, 380, 384, 385, 389, 393

Assureur..... 73, 74, 216, 296, 297, 368, 384, 393

avaries 54, 66, 67, 69, 74, 87, 104, 105, 121, 184, 204, 216, 275, 277, 280, 283, 292, 293, 307, 309, 310, 312, 315, 321, 351, 352, 353, 354, 355, 364, 375, 380, 386, 387, 406

Ayant droit 53, 62, 86, 88, 94, 95, 97, 102, 105, 107, 109, 110, 112, 128, 129, 131, 142, 143, 144, 145, 146, 150, 152, 156, 160, 161, 163, 189, 191, 200, 201, 205, 206, 208, 209, 211, 213, 214, 226, 234, 236, 238, 244, 255, 256, 273, 285, 306, 310, 316, 319, 324, 331, 345, 350, 351, 352, 354, 355, 356, 357, 358, 367, 370, 379, 386, 387, 388, 390, 394, 395, 396, 401, 403, 406, 435, 444, 452, 454

B

Bonne foi 57, 60, 61, 67, 85, 96, 101, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 116, 126, 127, 133, 167, 202, 221, 225, 232, 240, 262, 263, 330, 331, 342, 344, 348, 358, 393, 432

C

Cause d'exonération53, 270, 273, 278, 352, 361, 364, 366, 418, 444

Causes privilégiées 351, 363, 364, 366

CCJA 12, 45, 46, 47, 48, 49, 224, 227, 230, 231, 237, 421, 452

CEDEAO 12, 23, 24, 40, 41, 42, 192

CEMAC 4, 12, 23, 41, 43, 48, 131, 141, 155, 301, 435

Chargement 34, 35, 36, 37, 63, 64, 66, 69, 78, 80, 85, 86, 87, 92, 99, 100, 123, 125, 126, 128, 133, 139, 140, 153, 169, 170, 172, 173, 177, 178, 196, 206, 209, 210, 212, 263, 275, 276, 280, 287, 304, 355, 362, 364, 380, 393, 395, 399, 404, 417

Chargeur 80, 137, 141, 198, 203, 209, 216, 264, 319, 323, 330, 368, 404

CIETRMD 41, 42, 46, 298, 300, 301

Circulation 20, 26, 29, 40, 42, 81, 82, 83, 84, 148, 170, 174, 194, 292

Clause compromissoire 47, 297

Clause gazole 206, 207

Clauses de responsabilité 352, 353, 376

Commission 22, 41, 50, 51, 87, 243, 289, 296, 314, 425, 444

Commissionnaire 50, 69, 76, 87, 91, 125, 131, 134, 135, 184, 187, 192, 193, 205, 212, 215, 216, 220, 226, 227, 228, 230, 233, 240, 242, 244, 245, 246, 247, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 261, 289, 290, 292, 294, 296, 308, 309, 310, 314, 316, 354, 356, 376, 399, 401, 415

Compétences d'attribution 298

Complément du prix 201

Concurrence 16, 24, 28, 31, 51, 132, 187, 198, 199, 244, 253, 261, 340, 387, 395, 405, 449

Connaissement 38, 44, 153, 171, 224, 228, 239, 240, 371

Consommateurs 33, 46, 79, 376

Conteneurisation 43

Contentieux.... 47, 74, 169, 283, 290, 306, 401, 406

Contrôle technique 80, 81

D

Décharge 71, 105, 129, 147, 151, 152, 154, 160, 168, 243

Déchargement 35, 64, 69, 70, 71, 75, 77, 92, 95, 100, 133, 139, 153, 160, 163, 178, 196, 206, 209, 210, 211, 212, 248, 263, 275, 287, 304, 355, 364, 435

Déclaration de valeur 87, 198, 263, 363, 368, 369, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 445, 446, 450

Déclaration mensongère..63, 64, 113, 201, 202, 205

Déclaration spéciale d'intérêt à la livraison 263, 369, 375, 388, 394, 450

Dédouanement 62, 75, 76, 78, 89, 211, 224, 357

Défaut d'emballage 63, 65, 66, 68, 85, 86

Défectuosité de l'emballage..... 68, 210, 211, 364

Délai raisonnable86, 131, 147, 148, 151, 283, 313, 346

Dépôt 36, 71, 78, 130, 134, 135, 141, 160, 161, 210, 231, 240, 256, 275, 314, 345, 422, 436, 450, 453

Destinataire 35, 61, 62, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 75, 84, 86, 92, 96, 98, 99, 100, 103, 104, 105, 107, 116, 126, 130, 131, 132, 133, 139, 140, 141, 143, 145, 146, 147, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 180, 181, 183, 184, 185, 189, 192, 193, 198, 206, 208, 209, 210, 216, 218, 219, 221, 228, 230, 238, 239, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 252, 253, 254, 255, 257, 263, 265, 266, 275, 285, 286, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 299, 306, 307, 308, 309, 310, 312, 313, 315, 318, 321, 350, 354, 355, 356, 357, 364, 379, 404, 427, 441

Devoir de coopération 107, 126, 127, 128, 133, 202, 480, 487, 501, 521

Discrétion dolosive 116

Document de transport43, 103, 155, 163, 247, 248, 259, 286, 373, 379, 391

Documents de transport ..77, 82, 153, 169, 224, 373

Dol, la faute 401, 402

Dommages 53, 66, 68, 69, 73, 86, 90, 91, 99, 101, 128, 141, 144, 156, 165, 172, 202, 203, 230, 236, 250, 268, 269, 271, 272, 273, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 283, 284, 285, 290, 292, 310, 320, 323, 326, 336, 338, 346, 350, 351, 353, 360, 365, 367, 368, 369, 372,굀 378, 381, 382, 385, 389, 394, 411, 413, 415, 434, 443, 444, 445, 450

Douanes 12, 40, 41, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 208

Droit de disposition98, 136, 158, 159, 427, 435, 436, 446

E

Entrepôt 95, 129, 168

Environnement 12, 26, 27, 28, 29, 54, 65, 67, 94, 187, 202, 204

Equilibre 3, 18, 49, 52, 61, 126, 136, 171, 189, 191, 193, 195, 201, 208, 213, 378, 381, 406, 426, 428, 429, 449, 450

Essieu 35, 80, 81, 82, 83, 174, 178

Exception d'inexécution218, 219, 221, 222, 223, 265, 324, 331, 332, 333, 334, 423, 450

Exécution forcée 18, 223, 268, 284, 322, 323, 324, 326, 327, 329, 330, 336, 443, 445

Exportation 23, 75, 76, 77, 79, 82

extériorité..... 410, 413, 416

F

Fait générateur 271, 278, 279, 282, 397, 443

Faute de l'ayant droit 357

Faute inexcusable70, 123, 185, 314, 397, 398, 400, 401, 403, 404, 405, 406, 446

Ferroutage 47

Forclusion 121, 123, 124, 162, 306, 307, 308, 309, 311, 314, 321, 450

Frais accessoires .208, 210, 211, 214, 215, 255, 259

Frontières 29, 49, 75, 80, 82, 83, 84, 174

G

Gage 218, 219, 222, 224, 233, 234, 235, 238, 239, 254, 255, 256, 260, 265

Gaz à effet de serre 26, 28, 52, 94

H

Harmonisation.. 44, 46, 80, 81, 82, 83, 84, 400, 406

I

Ignorance légitime 113

Immobilisation 63, 69, 74, 82, 90, 91, 133, 137, 153, 164, 178, 194, 201, 205, 206, 212, 230, 255, 264, 310

Importation 23, 75, 76, 78, 186

Impôts 40, 75

Imprévisibilité..... 361, 411, 413, 416

Indications utiles 62

Informations utiles 92, 108

Infraction 54, 177, 197, 356, 491

Infrastructures 22, 26, 27, 33, 40, 42, 187

Intermédiaires 32, 40, 291, 296

Interprétation des textes OHADA 49

Interruption 123, 137, 215, 246, 312, 316, 317, 318, 381

Irrésistibilité.....361, 411, 413, 414, 416

L

Laissé pour compte 165, 166

Lettre de voiture 51, 61, 63, 71, 77, 78, 80, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 105, 127, 129, 137, 141, 142, 145, 147, 151, 152, 153, 155, 158, 159, 160, 161, 165, 170, 180, 183, 185, 189, 190, 191, 192, 196, 203, 204, 205, 206, 212, 219, 221, 224, 226, 228, 238, 243, 245, 247, 248, 251, 252, 258, 287, 288, 291, 292, 311, 354, 357, 358, 360, 364, 388, 391, 392, 396, 445

Liberté contractuelle 169, 170, 171, 187, 199, 204, 298, 341, 371, 373, 378, 426

Lien de causalité 146, 271, 276, 277, 279, 281, 282, 315, 357, 387, 402, 417

Lien de connexité 225, 230, 231, 232, 254, 258, 332

Lieu de livraison 46, 71, 128, 159, 243, 300, 301

Localisation de la marchandise 46, 300

M

Mandataire 66, 73, 91, 109, 126, 206, 212, 214, 215, 289, 293, 317, 350, 397, 504, 505

Mise en danger..... 54, 107, 405

Mise en demeure 247, 268, 283, 284, 325, 329, 333, 341, 343, 381, 387

N

Nature propre 204, 359

O

Obligation de renseignement 58, 127

Opération de transport 49, 50, 51, 67, 117, 157, 160, 207, 208, 255, 263, 264, 294, 296, 352

Ordonnancement juridique..... 46, 218

Ordre de l'ayant 358

P

Péage..... 74, 82, 83

Perte 27, 30, 36, 37, 54, 84, 91, 103, 108, 123, 124, 128, 129, 133, 134, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 156, 160, 164, 165, 178, 183, 185, 193, 194, 195, 197, 206, 234, 238, 242, 243, 256, 267, 269, 270, 274, 275, 277, 281, 282, 285, 287, 288, 291, 292, 293, 297, 305, 306, 307, 308, 311, 312, 314, 319, 350, 353, 354, 356,

358, 359, 361, 363, 364, 365, 367, 371, 376, 377, 378, 380, 381, 382, 383, 384, 386, 387, 390, 391, 392, 394, 395, 397, 406, 415, 416, 417, 418, 445.

Pesage 74, 82, 83, 178

Plafonds de réparation 43, 205, 368, 379

Plafonds de responsabilité..... 53, 273

Poids total 82, 83, 174, 177, 178, 383, 406

Pollution.....26, 28, 29, 54, 315, 372

Préjudices réparables 370, 380, 381

Prescription 35, 80, 107, 121, 123, 124, 130, 143, 150, 160, 162, 208, 213, 214, 246, 297, 304, 306, 307, 308, 309, 310, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 353, 355, 397, 403, 442, 450

Prise en charge 41, 43, 46, 48, 68, 70, 71, 85, 86, 87, 97, 99, 100, 101, 107, 133, 139, 143, 145, 154, 171, 191, 211, 240, 269, 274, 285, 286, 290, 299, 300, 301, 303, 304, 305, 310, 311, 312, 352, 360, 364, 366, 380, 384, 387, 389, 395

Privilège du transporteur..... 255, 259

Prix 17, 31, 33, 38, 39, 40, 50, 53, 61, 63, 79, 91, 92, 98, 108, 132, 136, 137, 144, 147, 150, 153, 157, 160, 161, 162, 180, 181, 183, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 201, 202, 205, 206, 207, 208, 209, 211, 212, 213, 214, 218,괽 220, 222, 225, 226, 227, 228, 230, 231, 237, 238, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 247, 248, 249, 250, 252, 253, 257, 261, 264, 265, 283, 293, 299, 306, 318, 331, 353, 377, 380, 383, 384, 386, 387, 391, 392, 393, 395, 396, 409, 426, 429, 434, 440, 445, 450, 454

Prix déterminé..... 38, 199

Professionnel 38, 50, 92, 105, 114, 115, 211, 245, 252, 264, 404, 412

Propriétés intellectuelles 59

R

Recouvrement 11, 17, 46, 212, 218, 227, 241, 242, 250, 257, 258, 325, 330, 424, 443, 452

Réfaction.....427, 433, 434, 435, 436, 446, 450

Régime de responsabilité 49, 139, 141, 271, 288, 351

Rémunération49, 50, 73, 130, 136, 185, 187, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 201, 202, 206, 208, 209, 210, 211, 212, 214, 264, 287, 376, 388, 391, 445, 519

Renégociation 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 436, 446

Réseau d'infrastructures 23

Réserves 35, 51, 61, 62, 67, 68, 70, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 122, 145, 146, 152, 154, 155, 156, 160, 162, 169, 180, 211, 280, 285, 290, 293, 304, 307, 308, 318, 360, 364, 365, 366, 422, 441

résolution judiciaire 268, 284, 326, 335, 337, 340, 341, 343, 344, 346, 348

Résolution unilatérale 337, 345, 346, 347, 428, 450

Responsabilité contractuelle 17, 54, 90, 141, 150, 154, 191, 268, 270, 271, 272, 276, 277, 278, 284, 292, 295, 315, 320, 338, 350, 378, 397, 415, 434, 443, 444, 445

Responsabilité pénale 54, 196, 424

Retard 36, 54, 93, 96, 141, 142, 144, 145, 146, 147, 150, 160, 165, 166, 185, 197, 205, 206, 265, 267, 269, 270, 272, 273, 275, 277, 278, 279, 283, 284, 285, 287, 288, 291, 292, 293, 296, 305, 307, 310, 312, 314, 321, 323, 338, 350, 351, 353, 354, 356, 357, 377,괽 378, 380, 382, 386, 387, 395, 398, 411, 443, 445

Rétention 17, 119, 120, 125, 133, 161, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 256, 257, 258, 260, 261, 262, 265, 299, 329, 331, 353, 450

Révision 191, 202, 206, 207, 428, 429, 430, 431, 433, 436, 450

S

Sanctions pénales..... 48

Sauvetage.... 108, 125, 129, 131, 133, 134, 135, 136

Sous-traitance 50, 241, 256, 402

Surcharge30, 87, 149, 169, 173, 177, 178, 179, 186, 208

Suspension 268, 312, 316, 317, 320, 334, 419, 420, 422, 424, 431, 433

T

Taxes... 40, 75, 77, 79, 201, 208, 211, 212, 235, 255

Traité de l'OHADA application..... 44, 45

Transbordement 63, 75, 211, 215

Transborder..... 52

Transit 23, 40, 42, 74, 75, 76, 83, 84, 90, 116, 186, 192, 195, 196, 211, 301

Transport aérien 39, 44, 93, 160, 172, 173, 213, 217, 218, 224, 307, 308, 309, 370, 372, 375

Transport combiné 47, 290

Transport ferroviaire23, 24, 39, 92, 169, 172, 269, 307, 314, 364

Transport fluvial 25, 38, 169, 364

Transport international de marchandises 38, 63, 357

Transport international de marchandises par route 38

Transport maritime ...21, 38, 44, 128, 171, 370, 415

Transport multimodal 39, 43, 373

Transport successif 47, 51, 286, 310

Transport superposé..... 47

Transporteur..... 42, 478

Transporteur public..... 51

Transports d'animaux vivants..... 366

Transports de déménagement 47

Transports des marchandises dangereuses 47, 53

Transports exceptionnels 81, 83, 173, 174

Transports funéraires 47, 53

Transports militaires 83, 173

Transports terminaux 210

Transports terrestres 40, 44, 52, 65, 67, 68, 123, 211, 217, 218, 275

TRIE 16, 23, 41, 42, 84, 192

U

UEMOA 16, 23, 40, 42, 48, 76, 80, 81, 82, 83, 84, 115, 116, 173, 174, 175, 178, 192, 511, 540

Unification du droit..... 14, 44, 472

V

Valeur patrimoniale 58

Véhicule 33, 34, 35, 36, 37, 38, 42, 46, 47, 50, 63, 65, 66, 69, 72, 74, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 90, 91, 96, 116, 123, 125, 137, 140, 141, 153, 164, 171, 173, 174, 177, 178, 187, 194, 196, 201, 205, 206, 219, 225, 255, 258, 263, 264, 280, 286, 306, 310, 362, 363, 364, 365, 399, 404, 406, 415, 435

Vérification 76, 77, 85, 86, 87, 88, 99, 101, 105, 136, 140, 155, 169, 211, 260, 292, 360, 364, 366

Vice propre 359, 360, 361, 366

Vol 36

Voyageurs21, 24, 36, 51, 79, 92, 93, 171, 198, 279, 301

« L'université Paris1-Panthéon-Sorbonne n'entend apporter aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses. Celles-ci doivent être considérées comme propres à leurs auteurs ».

Table des matières

Remerciements : 8

Dédicace : 9

Liste des principales abréviations : 11

Sommaire : 17

INTRODUCTION : PRESENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DANS L'ESPACE OHADA 20

Section I. Vitalité et faiblesse du transport routier : 20

§I. Vitalité du transport routier : 20

§II. Faiblesse du réseau routier et ses conséquences : 29

Section II. Réglementation du secteur : 38

§I. Avant l'Acte Uniforme du 22 mars 2003 relatif aux Contrats de Transport de Marchandises par Route (AUCTMR) 39

§II. Après l'entrée en vigueur de l'AUCTMR : 43

1ERE PARTIE : L'EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES 55

TITRE I. LES PRESTATIONS INTELLECTUELLE ET MATERIELLE: 57

SOUS TITRE I. L'INFORMATION DANS L'EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT : 58

CHAPITRE I. Les obligations d'information : 61

SECTION I. Les informations à la charge de l'expéditeur : 62

§I. Informations intrinsèques à la marchandise : 62

I. Les informations caractéristiques de la marchandise : 63

A. La nature et la valeur des marchandises : 63

B. L'emballage de la marchandise : 64

II. Informations sur la destination de la marchandise : 70

A. Détermination du destinataire : 70

B. Indication du lieu de déchargement : 71

§II. Les informations relatives aux annexes : 72

I. Les informations sur l'assurance de la marchandise: 73

II. Les informations relatives aux forces de l'ordre et de sécurité : 74

A. La douane : 75

B. Police et Gendarmerie 80

C. Informations pour les autres contrôles : Charge à l'essieu, pesage-péage et poids total du véhicule 82

SECTION II. Informations à la charge du transporteur : 85

§ I. Le devoir de vérification du transporteur : 85

I. Vérification du contrat de transport : 85

A. L'exposé du principe : 85

B. Les limites de la vérification du transporteur : 88

II. Vérification des annexes : 89

A. L'assurance de la marchandise : 89

B. Dédouanement : 90

§II. Les obligations spéciales de renseignement du transporteur : 91

I. Le transporteur renseigne sur les conditions de voyage : 92

A. Les informations d'ordre général : 92

B. Les informations d'ordre social et environnemental : 93

II. Le transporteur se renseigne sur les consignes en cas d'empêchement au transport et à la livraison : 94

A. L'exposé du principe : 95

B. Les limites de la demande d'instructions : 96

SECTION III. Les réserves des parties: 98

§I. Les réserves du transporteur : 98

I. L'exposé du principe: 99

II. Nature des réserves: 101

III. Opposabilité des réserves : 102

§ II. Les réserves du destinataire : 103

I. L'exposé du principe:..... 103
II. Les délais de réserve : 103
III. Le défaut de réserves..... 105
CHAPITRE II. L'étendue des obligations d'information: 107
SECTION I. Le devoir général de renseignement : 108
§I. Admission d'un "devoir général de renseignement utile" : 108
I. Conditions de renseignement utile : 108
A. L'élément matériel : 109
B. L'élément moral : 110
II. Les limites du devoir de renseignement : 113
A. L'ignorance légitime : 113
B. Le devoir de discrétion : 115
§ II. La réticence dolosive : 116
I. L'exposé du principe : 117
II. Notion de dol : 117
SECTION II. Les charges de l'information et du contôle de la marchandise:..... 125
§I. Les charges matérielles d'information:..... 126
I. La coopération dans le transport : 126
A. La conception de la doctrine : 126
B. L'admission par la jurisprudence : 128
II. L'obligation du transporteur de controler le chargement : 128
A. Le sauvetage en cas d'empêchement au transport : 129
B. Le sauvetage en cas d'empêchement à la livraison : 133
§II. Les charges financières de l'information : 136
I. Le paiement des frais de vérification: 136
II. Le paiement des frais d'instruction : 136
SOUS TITRE II LE DEPLACEMENT DE LA MARCHANDISE: 139

CHAPITRE I. La livraison de la marchandise : 141
SECTION I. Les sources de manquement à l'obligation de livraison : 142
§I. L'avarie et perte de la marchandise : 142
I. L'avarie de la marchandise : 143
II. La perte de la marchandise: 144
§ II. Le retard de livraison : 146
I. La notion de délai conventionnel de livraison: 147
II. La notion de délai raisonnable de livraison : 148
SECTION II Les modalités de livraison: 151
§ I. L'exposé du principe : 151
I. La remise de la marchandise au destinataire : 152
II. L'acceptation et décharge du destinataire : 154
§ II. Les effets de l'acceptation du destinataire : 157
I. L'entrée du destinataire dans le contrat : 157
II. La fin de l'opération de transport : 160
CHAPITRE II. Le refus de livraison : 163
SECTION I. Le refus du destinataire de prendre livraison de la marchandise: 163
§I. Le principe : 163
I. L'exposé du principe : 163
II. Le laissé pour compte : 165
§II. Les limites du refus de prendre livraison de la marchandise: 167
I. L'abus de droit de prendre livraison : 167
II. L'interdiction de conserver la marchandise refusée : 168
SECTION II Le refus du transporteur de livrer la marchandise: 169
§ I. Le droit de refuser de prendre le chargement : 169
I. Au nom de la liberté contractuelle : 169
II. Au nom de l'interdiction de surcharge : 173

A. Régime juridique : 173
B. Sanctions et Justifications : 177
§ II. Le droit de refuser de livrer : 180
I. Interdiction de livrer à un faux destinataire : 180
II. Interdiction de livrer à un tiers : 184
TITRE II. LA PRESTATION FINANCIERE : 187
SOUS TITRE I. LE PAIEMENT DU PRIX DE TRANSPORT : 189
CHAPITRE I. Le paiement du prix convenu : 190
SECTION I : Le régime juridique: 191
§ I. Les sources du juste prix: 191
I. Source conventionnelle : 191
II. Sources légales : 191
§ II. L'équilibre du prix de transport: 193
I. L'élément du juste prix : 194
II. La sanction d'un prix déséquilibré : 196
SECTION II. La détermination d'un prix équilibré : 198
§ I. Qui doit déterminer le prix ? 198
§ II. Que se passe-t-il si le prix n'est pas déterminé ou déterminable ? 199
CHAPITRE II Le paiement d'un autre prix : 201
SECTION I. Le redressement du prix de transport : 201
§I. Le redressement du prix pour faute du donneur d'ordre : 201
I. Pour déclaration mensongère du donneur d'ordre : 201
A. La sanction de la nature infidèle de la marchandise : 203
B. La sanction de la valeur infidèle de la marchandise : 204
II. Pour l'immobilisation du véhicule : 206
§II. Autres raisons de redressement du prix : 206
I. Pour variation du prix du carburant ou par l'effet de clause gazole : 206

A. Clause gazole : 207
B. Révision du prix : 207
II. Pour prestations annexes ou accessoires: 208
A. Le complément de rémunération au titre des prestations annexes : 209
B. Le complément de rémunération au titre des frais accessoires : 211
SECTION II. La garantie du redressement du prix : 212
§ I. L'action en redressement du prix : 213
I. Principe : 213
II. Le contenu de l'action: 214
A. Le pouvoir souverain du juge: 214
B. Prescription de l'action : 214
§ II. Les limites de remboursement: 214
I. Le refus de remboursement des frais non accessoires à la marchandise : 215
II. Le refus de remboursement des frais illégitimes du transporteur : 215
SOUS TITRE II LES GARANTIES DE PAIEMENT : 218
CHAPITRE I. Le droit de rétention du transporteur : 219
SECTION I. Le régime juridique du droit de rétention : 221
§ I. Le fondement du droit de rétention: 221
I. La détention du bien : 221
II. *Exceptio non adimpleti contractus* et *retentio de retinere*: 223
§ II. Les conditions d'exercice du droit de rétention : 224
I. Les conditions de détention : 224
A. La nécessité d'un bien mobilier : 224
B. La légitimité de la détention : 224
II. Les conditions de créance : 226
A. La nécessité d'une créance certaine, liquide et exigible : 226
B. L'existence de connexité entre la créance et le bien : 231

SECTION II. Les limites du droit de rétention : 233

§I. Les limites matérielles du droit de rétention:..... 233

I. Un droit à exercice physique :..... 233

A. Le droit de rétention disparait par la dépossession : 233

B. Absence de droit direct sur la marchandise et opposabilité du droit de rétention : 235

II. Ce droit s'exerce à ses risques et périls :..... 236

A. L'obligation de conservation du bien retenu :..... 236

B. L'usage et disposition : 237

C. La restitution : 238

§ II. Les limites juridiques du droit de rétention : 238

A. L'extinction du droit de rétention : 238

B. L'abus de droit de détention :..... 239

CHAPITRE II Les actions en recouvrement du prix et le privilège du voiturier :..... 242

SECTION I. Les actions en recouvrement du prix : 242

§ I. L'action résultant de l'article 13 de la CMR et l'Acte uniforme : 243

I. Problème d'admission en vertu de l'Acte uniforme et la CMR : 243

II. Situation élucidée en France : 244

§ II. L'action résultant de l'article L.132-8 du Code de commerce :..... 245

I. Le régime général de l'action directe :..... 245

II. Les conditions d'exercice de l'action directe :..... 247

SECTION II. Le privilège mobilier spécial du transporteur :..... 254

§ I. Le régime juridique de privilège du voiturier :..... 254

I. Les sources :..... 254

II. L'assiette du privilège :..... 255

III. Les attributs du privilège du voiturier:..... 257

IV. L'extinction du privilège :..... 257

§ II. La mise en œuvre du privilège du voiturier :..... 258

I. Les conditions de mise en œuvre : 258

II. L'opposabilité du privilège du transporteur : 259

III. Le cumul privilège et rétention : 261

Conclusion 1ère partie : 263

2ème PARTIE. L'INEXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES: 267

TITRE I. LES SANCTIONS DE L'INEXECUTION : 268

SOUS TITRE I. LA RESPONSABILITE CONTRACTUELLE DU TRANSPORTEUR : 269

CHAPITRE I. Le régime de la responsabilité contractuelle : 271

SECTION I. Le fondement et nature de la responsabilité contractuelle : 272

§I. Le fondement de la responsabilité contractuelle:..... 272

§II. La nature de la responsabilité contractuelle : 276

SECTION II. Les conditions de responsabilité contractuelle : 277

§I. La faute contractuelle:..... 278

§II. Le préjudice imputable au transporteur :..... 278

§III. L'existence du lien de causalité: 281

1. Le lien de causalité..... 281

2. Le lien de causalité..... 281

CHAPITRE II. La mise en œuvre de la responsabilité du transporteur:..... 283

SECTION I. La procédure de mise en œuvre : 283

§I Condition de forme : 283

§II. La preuve de l'inexécution :..... 284

§ III. La détermination des responsables dans les situations complexes : 286

SECTION II. Le contentieux de réparation: 290

§ I. Les titulaires de l'action en responsabilité :..... 291

I. Les parties au contrat : 292

A. La partie demanderesse: 292
B. La partie défenderesse: 294
C. Cumul de responsabilités et action du tiers 295
II. Les autres titulaires de l'action : les intermédiaires 296
A. L'action du commissionnaire de transport : 296
B. L'action de l'assureur du créancier : 297
§ II. Les compétences juridictionnelles : 297
I. Les compétences d'attribution en Afrique : 298
A. L'exposé : 298
B. L'AUCTMR au regard de la CIETRMD, et de l'Union du Maghreb Arabe : 300
II. Règles de compétence en droit Français : 301
A. En transport interne : 302
B. Transport international : 303
§III. Les délais d'action : 306
I. La forclusion : 307
A. L'exposé du principe : 307
B. Les limites de la forclusion: 309
II. La prescription : 309
A. La prescription courte : 310
B. La prescription longue : 313
C. L'interruption et suspension des délais: 316
SOUS TITRE II. LES AUTRES SANCTIONS : 322
CHAPITRE I. L'exécution forcée: 323
SECTION I. Le droit d'exiger l'exécution forcée en nature : 324
§I. Le principe : l'exécution en nature ou la vraie exécution. 324
I. Le régime juridique : 325
A. Les textes applicables : 325

B. Le domaine de l'exécution en nature : 325
II. La mise en œuvre de l'exécution forcée en nature : 327
A. Les conditions : 327
B. Les sanctions : 328
§II. Les limites de l'exécution forcée: 329
I. La loyauté du créancier : 330
II. Les autres limites : 330
SECTION II L'exception d'inexécution, moyen d'obtenir l'exécution en nature : 331
§I. Le régime de l'exception d'inexécution : 331
I. Définition : 331
II. Domaine d'application de l'exception d'inexécution : 332
§II. Les conditions d'application de l'exception d'inexécution : 332
I. Les conditions d'application de l'exception d'inexécution avérée: 332
A. L'inexécution suffisamment grave 332
B. L'interdépendance des obligations 333
1) L'exception d'inexécution 333
2) L'exception d'inexécution 333
II. Condition d'exception d'inexécution par anticipation : 334
A. Une inexécution manifeste 334
CHAPITRE II. La résolution pour inexécution: 336
SECTION I. La résolution judiciaire : 337
§I. Conditions résolutoires : 337
§II. Les effets : 339
SECTION II. La faculté de résolution conventionnelle : 341
§I. Les conditions d'application de la clause résolutoire : 341
§II. Les avantages de décrire en amont le manquement résolutoire : 343
SECTION III. La résolution unilatérale à ses risques et périls : 345

§I. L'irrévocabilité du contrat et la résolution unilatérale: 345
§II. La condition résolutoire unilatérale : 346
TITRE II LIBERATIONS : 349
SOUS TITRE I LES SOURCES DE LIBERATION DU TRANSPORTEUR: 350
CHAPITRE I. Les exonérations de responsabilité: 351
SECTION I Les causes classiques de libération : 351
§ I. Le régime de responsabilité : 351
I. Une responsabilité objective: 351
II. La validité des clauses de responsabilité : 352
III. Les caractères de responsabilité du transporteur: 353
§II. L'exposé des "causes générales" : 354
I. La faute de l'ayant droit : 355
II. L'ordre de l'ayant droit : 358
III. Le vice propre de la marchandise : 358
IV. Les circonstances inévitables et insurmontables : 361
SECTION II Les causes privilégiées : 363
§I. Le régime des causes privilégiées : 363
I. Principe : 363
II. L'avantage des causes privilégiées : 366
§II. Les autres effets des causes d'exonération : 367
I. Les exonérations résistent à la déclaration de valeur : 368
II. Les exonérations résistent à l'ordre d'assurance : 368
CHAPITRE II. Les limitations de responsabilité : 369
SECTION I. La réparation partielle du dommage : 370
§ I. Régime juridique : 370
I. L'histoire de la limitation de responsabilité : 370
II. Le fondement : 373

III. La distinction de la limitation de responsabilité : 374
IV. L'opposabilité du plafond : 378
§ II. Le montant de la responsabilité : 379
I. Les préjudices réparables : 380
A. Préjudice réparable dans l'espace OHADA : 380
B. Préjudice réparable en transport intérieur français : 381
II. Les limites indemnitaires : 382
A. Les limites indemnitaires en cas d'avarie ou perte de la marchandise : 383
B. Les limites indemnitaires en cas de retard 386
SECTION II. La réparation intégrale du dommage : 388
§I. La réparation intégrale d'origine conventionnelle : 388
I. La déclaration de valeur : 388
A. Principe : 389
B. Les conditions de validité de la déclaration de valeur : 391
II. La déclaration spéciale d'intérêt à la livraison : 394
A. Principe : 394
B. Les conditions de validité de la DISL : 396
§. II. La réparation intégrale d'origine extracontractuelle : 397
I. Le dol et la faute inexcusable du transporteur causes de déchéance du plafond : 397
A. Sous l'emprise de l'Acte uniforme : 397
B. Transport international : 400
C. Transport intérieur dans l'hexagone : 400
II. La distinction fautes dolosive et inexcusable : 401
A. La faute dolosive : 402
B. La faute inexcusable : 403
SOUS-TITRE II. LES AUTRES SOURCES DE LIBERATION ET LE RETABLISSEMENT DE L'EQUILIBRE CONTRACTUEL : 408

CHAPITRE I. Le droit de ne pas s'exécuter : 409

SECTION I. Le droit offert au débiteur de ne pas s'exécuter par le canal de l'inexécution fortuite : 409

§ I. Les éléments constitutifs de force majeure : 410

I. La notion d'élément extérieur : 410

II. La notion d'élément imprévisible : 412

III. L'irrésistibilité : 414

§II. La présomption des risques à l'origine de l'avarie ou la perte : 416

I. Le mécanisme du système CMR : 416

II. La mise en œuvre du système : 417

SECTION II. L'interdiction faite au débiteur de s'exécuter : par le canal de la procédure collective : 418

§ I. Régime juridique : 419

§ II. La mise en œuvre : 422

CHAPITRE II. Faculté d'exécuter autrement et le droit de retrait: Le rééquilibrage du contrat 426

SECTION I. La faculté d'exécuter autrement le contrat : 426

§. I. La renégociation du contrat : 427

I. La renégociation à l'initiative des parties : 428

II. La renégociation imposée aux parties : 429

A. La révision juridictionnelle : 429

B. La révision légale : 431

§ II. La réfaction du contrat : 433

I. Domaine de la réfaction: 434

II. L'étendue de la réfaction: 434

III. Clause de réfaction : 435

§III. Le droit de disposition de la marchandise : 435

SECTION II. La rétractabilité unilatérale : 436

§I. Le régime de la rétractabilité unilatérale : 436

I. La définition : 436

II. Le caractère de la rétractation : 437

§II. La rétractation à exécution licite : 438

II. La clause de dédit : 439

III. Le pacte de réméré : 440

§III. Les conditions d'exercice de rétractation : 441

I. L'existence préalable du droit : 441

II. La validité de l'acte de rétractation : 442

Conclusion 2ème partie : 443

Conclusion générale : 447

Recommandations : 451

Bibliographie 455

ANNEXES : 529

ANNEXE 1 : Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route 530

ANNEXE 2 : Reglement n°14/2005 UEMOA 540

ANNEXE 2 bis : Brève présentation de la sécurité routière du Mali 559

ANNEXE 3. Carte routière de la République du Mali en 2015 562

ANNEXE 4 : Tableaux synoptiques des différentes procédures et étapes de l'importation : 566

Indexe alphabetique 569

Paris I Panthéon Sorbonne, novembre 2019