

Plan détaillé

ETUDE DE L'ACTE UNIFORME RELATIF AU CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTES Par IBRAHIMA KHALIL DIALLO

INTRODUCTION

Chapitre 1^{er} : Champ d'application de l'Acte uniforme

Paragraphe 1. : Application de l'Acte uniforme selon le critère *ratione temporis*

Paragraphe 2. : Application de l'Acte uniforme selon le critère *ratione loci*

Paragraphe 3. : Application de l'Acte uniforme selon le critère *ratione materiae*

1. : **Les matières visées**

2. : **Les matières exclues**

Chapitre 2. : Conclusion du contrat de transport de marchandises par route

Paragraphe 1. : *Les conditions de fond*

§§1. : Les conditions tenant aux parties

1. : **La personne des contractants**

a) : *Le transporteur*

b) : *Les ayants droit à la cargaison*

2. : **L'échange des consentements**

§§2. : Les conditions tenant au déplacement de la cargaison

§§3. : Les conditions tenant au prix du transport

Paragraphe 2. : *Les conditions de forme : les documents de transport*

§§1. : Les documents contractuels

1. : **Les types de documents**

2. : **L'émetteur de la lettre de voiture**

3. : **Les mentions de la lettre de voiture**

4. : **La forme de la lettre de voiture**

5. : **Absence ou irrégularité de la lettre de voiture**

6. : **Nombre d'exemplaires de la lettre de voiture**

7. : **Force probante de la lettre de voiture**

§§2. : Les documents d'accompagnement

1. : **Les types de documents**

a) : *Les documents de douane*

a) : *Les autres documents*

2. : **Le régime juridique attaché aux documents d'accompagnement**

Chapitre 3. : L'exécution du contrat de transport

Paragraphe 1. : *Les droits et obligations des ayants droit à la cargaison*

- §§1. : Les obligations des ayants droit
 - 1. : L'obligation principale des ayants droit**
 - 2. : Les obligations accessoires**
 - a) : *Le conditionnement de la cargaison*
 - b) : *Les déclarations de l'expéditeur*
 - c) : *La remise et enlèvement de la marchandise*

- §§2. : Les droits des ayants droit
 - 1. : L'expéditeur**
 - 2. : Le destinataire**

Paragraphe 2. : Les droits et obligations du transporteur

- §§1. : Les obligations du transporteur
 - 1. : La prise en charge de la cargaison**
 - a) : *La vérification de la cargaison*
 - b) : *L'émission des réserves*
 - 2. : Le déplacement de la cargaison**
 - a) : *La période de déplacement (cf. art. 9)*
 - b) : *Le transporteur doit exécuter ou effectuer le déplacement en bon père de famille*
 - c) : *L'obligation de garde et de conservation*
 - d) : *Empêchement au transport*
 - 3. : La livraison de la cargaison**
- §§2. : Les droits du transporteur
 - 1. : Le droit d'être dédommagé dans certains cas**
 - 2. : Le droit du transporteur de prendre certaines mesures en cas d'empêchement au transport**
 - 3. : Les garanties reconnues au transporteur pour le recouvrement de sa créance et dont la mise en œuvre pourrait donner lieu à l'application de l'Acte uniforme sur les sûretés**

Chapitre 4. : La responsabilité des parties

Paragraphe 1. : La responsabilité des ayants droit à la cargaison

- §§1. : Le fondement de la responsabilité
- §§2. : Les causes de responsabilité
 - 1. : Le vice propre de la cargaison (cf. art. 8 §2)**
 - 2. : Les fausses déclarations de l'expéditeur**
 - 3. : La mauvaise exécution des obligations**
 - 4. : Les avaries occasionnées au véhicule**
- §§3. : Les causes d'exonération

Paragraphe 2. : La responsabilité du transporteur

- §§1. : Le fondement de la responsabilité
- §§2. : Les causes de responsabilité du transporteur
 - 1. : Les avaries**
 - 2. : Les pertes**
 - 3. : Le retard**
- §§3. : Les causes d'exonération du transporteur
 - 1. : Considérations générales**
 - 2. : Les causes d'exonération classiques**

3. : Les causes d'exonération spécifiques

Chapitre 5. : La réparation des dommages

Paragraphe 1. : La juridiction compétente

§§1. : Règlement des litiges par voie d'arbitrage

§§2. : Règlement des litiges par voie judiciaire

1. : La compétence judiciaire normale

2. : La compétence exceptionnelle

Paragraphe 2. : Le délai pour agir

§§1. : La fin de non recevoir

§§2. : La prescription

1. : Considérations générales

2. : La longueur du délai

3. : Le régime de la prescription

Paragraphe 3. : La qualité pour agir

Paragraphe 4. : Le quantum de la réparation

§§1. : La réparation intégrale

§§2. : La limitation de responsabilité

1. : Le sens du principe

2. : La mise en œuvre du principe de limitation de responsabilité

a) : La monnaie de référence

b) : Le montant de l'indemnité

c) : Le calcul de l'indemnité

d) : Le cas de la déclaration d'intérêt spécial à la livraison

e) : Le cas du retard à la livraison

3. : La déchéance du droit à la limitation de responsabilité.

CONCLUSION

ETUDE DE L'ACTE UNIFORME RELATIF AU CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

INTRODUCTION

Le Conseil des Ministres de l'OHADA, instance suprême de l'Organisation (en attendant l'érection de la Conférence des Chefs d'Etats et de Gouvernement au terme du processus en cours) a adopté en sa séance du 22 Mars 2003 à Yaoundé un Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par routes. Ce texte est composé de 31 articles structurés en 7 chapitres (**les Nations-unies, à travers la CNUDCI, nous avez fait l'honneur de nous consulter en 2001 à la demande de M. Renaud Sorieul, Administrateur principal au Bureau des affaires juridiques des Nations-Unies, Service du droit commercial international pour donner notre avis sur l'Avant-projet conçu par le Pr. Nicole Lacasse de l'Université Laval-Québec avis examiné et adopté lors du Séminaire tenu à l'Université de Bologne en Italie les 2 et 3 Avril 2001 pour l'essentiel nous avons préconisé la suppression du connaissement comme document de transport des articles 4 et 5 et l'adoption de la lettre de voiture, l'introduction de la notion de transport inter-Etats aux articles 6 et 27, la suppression du DTS comme monnaie de référence et l'adoption du FCFA aux articles 18 et 29, la suppression ou à tout le moins la reformulation de la disposition concernant l'arbitrage à l'article 26, la suppression du cours en bourse comme mode de détermination de la valeur de la cargaison en vue du calcul de l'indemnité à l'article 19, la reformulation de la disposition relative à la compétence juridictionnelle à l'article 27, la suppression pure et simple de l'article 29 du projet concernant les différends entre Etats et l'unité de compte c'est à dire la monnaie de référence etc...).** Il est entré en vigueur le 1^{er}

Janvier 2004 et régit désormais le transport de marchandises par routes dans les Etats membres. Le texte a repris l'essentiel des dispositions de la Convention de Genève du 19

Mai 1956 (ayant même objet) plus connue sous le nom de C.M.R 1956 (ce que d'ailleurs nous

avons vivement regretté dans nos observations précitées car un Acte uniforme n'est pas une Convention internationale et de ce point de vue la méthode de rédaction de ces deux types de texte ne doit pas être la même *cf. Ibrahima Khalil DIALLO in BTM n°00 p.8*).

Il serait utile de rappeler que la CMR s'est très largement inspirée pour ne pas dire qu'elle a repris mutatis mutandis beaucoup de dispositions déjà adoptées par ses devancières à savoir la CIM en matière de chemin de fer (signée à Berne le 14 Octobre 1890) et la Convention de Varsovie concernant le transport aérien du 12 Octobre 1929.

Dans la plus part des Etats membres de l'OHADA, l'Acte uniforme vient combler un vide législatif. La plupart des Etats membres de l'OHADA étant régis par les anciens textes coloniaux à savoir les articles 1782 à 1786 CC et 103 à 108 du Code de Commerce français. Le Sénégal et le Mali sont les rares Etats à disposer d'une loi relative à cette matière (cf. pour le Sénégal : articles 639 à 668 faisant l'objet du Livre 4^e de la 2^e partie du Code des Obligations Civiles et Commerciales, 2^e partie résultant de la loi n°66.70 du 13 Juillet 1966 entrée en vigueur le 1^{er} Janvier 1967 ; pour le Mali : ord. n° 53/CMLN du 19 Septembre 1973 régissant le contrat de transport).

Quant à la République de Guinée, elle a procédé à une profonde réforme de sa législation en matière économique qui a fait l'objet d'un volumineux Code dénommé Code des Activités Economiques publié en 1998. Ce Code des Activités Economiques composé de 2447 articles ne comporte malheureusement aucune disposition relative aux contrats de transport.

Par ailleurs, il faudrait relever la carence du droit prétorien sur le sujet dans les Etats membres de l'OHADA. En effet, dans la plupart des cas le contentieux judiciaire en la matière est quasi inexistant, les juridictions n'étant saisies en général que de manière très

incidente à l'occasion d'accidents de la route lorsque l'assureur est appelé à la barre du tribunal. Et pour « lutter contre cette pauvreté », on comprendra que l'on ait recours à la jurisprudence de la CMR dont l'Acte uniforme est un véritable clone mais aussi à celle des Conventions de Berne et de Varsovie.

Mais cette étude de l'Acte uniforme ne devrait pas se faire au regard de ce qui se fait en matière de contrats spéciaux car s'il est vrai que le contrat de transport en est un, il faut reconnaître qu'il est très spécial pour ne pas dire assez particulier parmi les contrats dits spéciaux. Ce particularisme a pour point focal la règle de la limitation de responsabilité qui jure d'avec celle du droit commun fondée sur le principe de la réparation intégrale.

Pour les besoins de la présentation et de l'analyse dudit Acte uniforme, nous allons suivre la démarche adoptée dans le texte avec quelques aménagements pour se conformer à la démarche processuelle du juge quand il examine un dossier. Il s'agit en effet de voir successivement :

- le champ d'application de l'Acte uniforme, le juge ne devant pas l'appliquer si ses conditions d'application ne sont pas réunies ;
- les conditions de conclusion du contrat de transport de marchandises par routes ;
- les conditions d'exécution du contrat ;
- la responsabilité des parties ;
- et enfin la réparation des dommages.

Le champ d'application de l'Acte Uniforme qui correspond au *chapitre 1^{er}* du texte est comme une porte d'entrée en ce qu'il permet de déterminer les conditions suivant lesquelles l'Acte sera appliqué. En droit processuel, il s'agit en conséquence d'un élément essentiel pour le juge dès lors que si ces critères ne sont pas satisfaits, il n'y aura pas lieu de se référer à ce texte, mais plutôt à un autre.

Par ailleurs, on peut remarquer que cet Acte fait partie de ceux qui ne comporte aucune formule d'abrogation, ce qui en droit strict, permet de renvoyer aux dispositions pertinentes de l'article 10 du Traité de Port-Louis. C'est certainement sous ce contrat que l'on pourrait comprendre la problématique des textes applicables ; la question étant de savoir quel texte régira le contrat de transport litigieux : l'Acte uniforme ou un autre texte.

L'Acte uniforme apporte des réponses précises à ces questionnements à travers trois critères :

- un critère **ratione temporis** ;
- un critère **ratione loci** ;
- un critère **ratione materiae**.

Paragraphe 1 : Application de l'Acte uniforme selon le critère *ratione temporis*.

L'Acte uniforme règle de façon très claire dans l'article 30 ce que l'on appellerait en droit interne un conflit de lois dans le temps quand il prévoit expressément qu'il ne s'applique qu'aux seuls contrats de transport de marchandises par routes conclu après son entrée en vigueur c'est à dire après le 1^{er} Janvier 2004. Il s'agit là d'une disposition qui n'existait pas dans le projet d'Acte mais qui a le mérite de la clarté en ce qu'elle pose le principe de la non application de l'Acte uniforme à tout contrat conclu avant le 1^{er} Janvier 2004, par exemple le 31 Décembre 2003 et exécuté après.

Cette règle bien connue en matière de conflit de lois dans le temps fera donc échapper à l'Acte uniforme bien des situations surtout quand on sait que dans certains cas l'exécution des contrats de transport s'étalent sur plusieurs semaines. Ainsi, dans les liaisons entre la côte et l'hinterland notamment entre Abidjan et Ouagadougou, Lomé ou Cotonou et Bamako ou Niamey.

Mais, il faut dire que cette règle de l'article 30 peut revendiquer le bénéfice des dispositions de l'article 9 du Traité de Port-Louis ; méthode d'ailleurs devenue très usuelle dans les Actes uniformes (*cf. art. 919 al. 2 Acte uniforme relatif aux sociétés ; article 150 al. 2 de l'Acte uniforme sur les sûretés ; article 337 de l'Acte uniforme sur le recouvrement simplifié et les voies d'exécution etc...*).

Le critère *ratione loci* est le deuxième critère de détermination du champ d'application de l'Acte uniforme.

Paragraphe 2 : Application de l'Acte uniforme selon le critère *ratione loci*.

L'Acte uniforme a corrigé un impair qui figurait dans le projet ; en effet, celui ci en reprenant mutatis mutandis la CMR, était donc conçu comme une Convention internationale. En vérité, il n'en est rien car l'Acte uniforme s'applique aussi bien dans les rapports de droit interne (contrats de transport anciennement soumis aux lois nationales), dans les relations inter-Etatiques (contrats de transport exécutés

entre deux ou plusieurs Etats membres) que dans les relations internationales (contrats de transport entre un Etat membre et un Etat tiers). Et l'Acte uniforme réaffirme la règle ainsi décrite à travers l'article 1 §1^{er} (reprenant ainsi l'article 1 §1 de la CMR) qui détermine le champ d'application de l'Acte uniforme en considération du lieu où s'exécute les obligations résultant du contrat.

La prise en charge et / ou la livraison doivent se situer dans un Etat membre de l'OHADA, ce qui amène les conséquences suivantes :

- Les lieux de prise en charge et de livraison (*cf. chapitre 3 infra pour le sens et la portée de ces notions*) sont tous deux situés dans un Etat membre. Ce cas vise les contrats purement internes à un Etat.
- Lieux de prise en charge et de livraison situés dans deux Etats membres différents : il s'agit des transports inter-Etats à l'intérieur de l'espace OHADA.
- L'un des lieux de prise en charge ou de livraison est situé dans un Etat membre, le second étant localisé en dehors de l'OHADA, ceci traduit la règle suivant laquelle l'Acte uniforme s'applique à tous les contrats exécutés au départ ou à destination d'un Etat membre (à partir ou vers un Etat membre). Règle bien connue dans beaucoup de législations (*cf. loi française du 18 Juin 1966 sur les transports et affrètements maritimes article 16 al.1*). Dans ce cas, tout juge d'un Etat membre saisi d'un contentieux devra nécessairement appliquer l'Acte uniforme. Mais, si le contentieux est vidé devant un juge étranger, celui-ci ne sera certainement pas tenu d'y déférer.
 - Enfin, il faut retenir que, si les lieux de prise en charge et / ou de livraison se situent dans l'un des Etats membres, l'Acte s'appliquera même si les parties ne sont ni domiciliées ni ressortissantes de l'un de ces Etats.
- Ni le lieu de prise en charge ni le lieu de livraison ne sont situés dans l'espace OHADA : c'est le cas d'un contrat de transport dont l'exécution a pu avoir lieu sur le territoire des Etats membres parce que le véhicule a traversé un ou plusieurs de ces Etats mais qui ne sera pas soumis aux dispositions de l'Acte. Ainsi, pour un transport de

marchandises entre Kano (Nigeria) et Alger (Algérie) ; entre Accra (Ghana) et Lagos (Nigeria) ; entre Bassé (Gambie) et Rosso (Mauritanie) etc... Il ne s'agit pas là d'hypothèses d'école mais de situations fréquentes dans les relations économiques dans une même sous région notamment avec le phénomène des marchés hebdomadaires. Bien que l'essentiel du contrat ait été exécuté dans le territoire OHADA, l'Acte uniforme exclut son application et le juge d'un Etat membre saisi d'un contentieux visant ces situations sera obligé de se référer à un autre texte même s'il se déclare compétent. On constate, dès lors, que ce qui est vrai pour la CMR ne l'est pas nécessairement pour l'Acte uniforme ; ce qui justifie encore s'il en est besoin l'exigence d'une approche méthodologique plus adaptée pour l'élaboration desdits Actes (*cf. Ibrahima Khalil DIALLO « Problématique de l'intégration juridique : l'équation de la méthode » in BTM n°00 p. 8s*).

- La résurgence des conflits de lois. En effet, si les lieux de prise en charge et de livraison sont situés en dehors de l'espace OHADA et que le parcours effectué se déroule sur ce territoire (situation décrites précédemment), le juge d'un Etat membre saisi qui accepte sa compétence devra nécessairement rechercher le texte applicable. Ce qui, à l'évidence, va avoir pour conséquence juridique nécessaire le recours aux lois nationales, s'il en existe, ou à toutes autres dispositions applicables. Ces dispositions là seront certainement appliquées même si elles sont contraires à l'Acte uniforme pour la simple raison que celui-ci a rejeté sa propre application du fait des termes de son article 1^{er} §1.

Dans une telle situation, le juge du for devra, en droit strict, interroger son système de Droit international privé pour savoir quel texte appliquer à moins que dans son droit national n'existe une loi de police ; ce qui n'est pas le cas. Le juge sénégalais, lui, se référera certainement à l'article 640 du COCC en vertu duquel il tranchera le litige par

application des articles 651 à 668 dudit Code.

Ce qui signifie, qu'en l'état actuel, il n'y a pas lieu d'abroger les dispositions du COCC en matière de transport de marchandises pour aux moins deux raisons. La première c'est que ces dispositions continuent de s'appliquer au transport ferroviaire et fluvial.

La deuxième, c'est que (comme il a été précisé ci haut), le COCC peut suppléer la carence de l'Acte uniforme dans des situations où celui-ci ne peut s'appliquer. Ce qui, du reste, est la vocation du droit national, en cette occurrence, à travers sa fonction de subsidiarité, rôle qu'il joue également en droit commun dans le cadre des relations présentant un élément d'extranéité c'est-à-dire un rattachement avec l'étranger (Droit international privé). La même analyse vaut pour le Mali.

Le critère *ratione materiae* est le dernier critère déterminant le champ d'application de l'Acte uniforme.

Paragraphe 3 : Application de l'Acte uniforme selon le critère *ratione materiae*.

Ce critère résulte des dispositions de l'article 1§1 qui détermine la matière visée par l'Acte uniforme à savoir « **tout contrat de transport de marchandises par routes** » avec des précisions importantes fournies dans le §2 du même article et dans l'article 2 relatif aux définitions. Ainsi, il résulte très clairement de ces textes que certaines matières sont visées alors que d'autres sont exclues du champ d'application de l'Acte uniforme.

1. Les matières visées.

Il s'agit de « tout contrat de transport de marchandises par routes » (pour la définition du contrat de transport cf. Ch. 2 infra) si et seulement si les lieux de prise en charge et / ou de livraison sont situés sur le territoire d'un Etat membre de l'OHADA. Il n'en sera pas ainsi pour ceux des contrats de transport de marchandises exécutés en partie dans l'espace OHADA mais dont les cargaisons transportées ont été prises en charge et livrées en dehors de ce territoire (cf. *supra* §2).

Concernant les catégories de marchandises entrant dans le champ d'application de l'Acte uniforme, l'article 2 §e et f apportent des précisions à travers des dispositions au sens

très large. En effet, les marchandises sont définies comme « tout bien mobilier ». on remarquera que le projet avait nuancé cette conception quand il en retenait que la « **marchandise désigne tout bien mobilier pouvant faire l'objet d'un commerce** ».

En vérité, d'une définition à l'autre l'exactitude fait défaut, cette notion étant bien connue en matière de transport en général. En effet, en l'occurrence, on oppose toujours le concept de « **marchandises** » à celui de « **bagages** » car le droit des transports ne concerne que les passagers, leurs bagages et les marchandises. Les bagages visent les effets personnels du voyageur (différent du déménageur), encore appelés effets usagers. Dans le système français, les marchandises désignent « les biens meubles destinés au commerce » et non ceux « pouvant faire l'objet d'un commerce » comme le prévoyait le projet d'Acte uniforme ; un effet personnel pouvant bien faire l'objet d'un commerce si telle en est la volonté du propriétaire à un moment donné.

La formule du texte actuel, « tout bien mobilier », nous semble tout autant trop extensive et pourrait englober les bagages alors que manifestement le transport de bagages n'entre pas de **lege lata** dans le champ d'application de l'Acte uniforme.

Il suffit pour s'en convaincre de savoir que le contrat soumis aux dispositions de l'Acte uniforme est conclu entre une personne dénommée expéditeur (différent d'un passager) et une autre appelée transporteur et que l'émission d'une lettre de voiture est nécessaire même si son absence n'entache pas la validité du contrat. L'essentiel c'est qu'un transport de bagages ne donne pas lieu en principe à l'émission d'une lettre de voiture mais d'un document généralement dénommé bulletin de bagages.

Enfin, sur la notion de marchandises, on signalera cette curieuse disposition contenue dans l'article 8 §4 qui permet au transporteur de refuser de prendre en charge les documents, espèces ou marchandises de grande valeur. Cela veut dire que cette catégorie de biens peut être exclue du champ d'application impératif de l'Acte uniforme si tel est le vœu du transporteur.

D'autres catégories de marchandises transportées par routes sont toutefois

expressément exclues du domaine d'application de l'Acte uniforme.

2. Les matières exclues.

Un certain nombre de contrats de transport de marchandises sont expressément exclues par l'Acte uniforme lui-même à travers l'article 1 §2 qui vise quatre cas à savoir « le transport de marchandises dangereuses, le transport funéraire, le transport de déménagement et le transport soumis aux conventions postales internationales ».

- En fait, le projet n'avait retenu que les 3 derniers types de transport c'est-à-dire uniquement ceux visés par l'article 1§4 de la CMR c'est dire que ces trois (3) cas d'exclusion sont devenus classiques en matière de transport de marchandises. Le transport funéraire c'est-à-dire de dépouilles mortelles est assez singulier même si communément on convient qu'il s'agit de marchandises qui doivent être manifestées comme tel et faire l'objet d'émission d'un document de transport (lettre de voiture ou le plus souvent lettre de transport aérien car compte tenu de l'urgence, l'aérien est plus adapté à ce type de transport). Quant au transport d'objets en vertu de Conventions postales internationales, leur spécificité exige un traitement particulier que ne saurait satisfaire l'Acte uniforme.

Enfin, l'exclusion du transport de déménagement est parfaitement justifiée et sera examinée au Chapitre 2 (infra).

- S'agissant de l'exclusion des marchandises dangereuses du champ d'application de l'Acte uniforme, il faut préciser qu'elle a une explication assez singulière mais convaincante. La marchandise dangereuse désignant selon l'article 2 §f « **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.** Définition très large mais actuelle car elle embrasse les menaces éventuelles sur l'environnement.

Le projet qui avait exclu les marchandises dangereuses a donc été repris à la demande,

semble-t-il, de représentants de la CEMAC qui avaient soutenu, à juste titre, qu'il fallait éviter les conflits de normes dès lors que chez eux il y avait déjà un texte bien élaboré sur la matière. Mais il faut relever que la prise en compte de ces mêmes marchandises dangereuses à l'article 4 §1. e et à l'article 8 §3 pourrait donner lieu à des confusions. En effet, si elles sont exclues du champ d'application de l'Acte uniforme, il est difficilement compréhensible que la lettre de voiture émise doit contenir une mention telle que celle de l'article 4 §1. e et qu'on en fasse une mention impérative. Manifestement cet article 4 §1-e est incompatible avec l'article 1§2.

Enfin, il faut retenir que le champ d'application de l'Acte uniforme pourrait donner lieu à bien des divergences d'interprétation et à une résurgence des conflits de lois pouvant déboucher à l'application des lois nationales avec des dispositions peut être contraires à l'Acte uniforme. L'équation de la méthode n'aura pas été bien résolue ce qui n'est pas de nature à faciliter l'intégration juridique (*cf. article de doctrine précité*).

Il s'agira maintenant de voir quelles sont les conditions de formation du contrat telles que prévues par l'Acte uniforme.

Chapitre 2 : Conclusion du contrat de transport de marchandises par routes.

La conclusion du contrat de transport obéit en général aux conditions classiques en matière de contrat avec cependant beaucoup de spécificités. On examinera successivement les conditions de fond puis les conditions de forme.

- conditions de fond,
- conditions de forme.

Paragraphe 1 : Les conditions de fond.

Selon les termes de l'article 2§b selon lequel, on entend par « 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 routes, 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 ». De cette définition, il se dégage un certain nombre de conditions de fond, des conditions liées aux

parties au contrat, conditions liées au déplacement de la cargaison et des conditions liées au prix du transport.

§§1. Les conditions tenant aux parties.

S'agissant des parties au contrat, on peut faire la distinction entre les conditions relatives à la personne des contractants et celles concernant l'échange des consentements.

1. La personne des contractants.

Sur cette question, le contrat de transport de marchandises en général comporte cette particularité selon laquelle il s'agit toujours d'un contrat triangulaire en ce qu'il donne lieu à l'intervention de trois personnes en qualité de parties au contrat indépendamment des facilitateurs communément appelés auxiliaires de transport ou intermédiaires. Ce sont l'expéditeur, le transporteur et le destinataire.

a)- Le transporteur.

Dans certaines législations notamment en France, le transporteur est également appelé voiturier. Il s'agit d'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 (art. 2§k). Cette définition très approximative (ne fait ressortir ni l'acceptation, ni le prix, ni l'expéditeur) doit toutefois être complétée par d'autres dispositions de l'Acte uniforme pour une meilleure compréhension de la notion de transporteur.

En effet, il faut distinguer plusieurs situations suivant le moment d'intervention du transporteur dans la chaîne d'exécution des prestations liées au contrat :

- le transporteur contractuel : celui qui a conclu le contrat avec l'utilisateur ; c'est lui qui a émis la lettre de voiture,
- le transporteur de fait, encore appelé transporteur substitué dans certains modes de transport (notamment dans les transports maritimes) : il s'agit de celui qui s'est substitué au transporteur contractuel en accord avec lui pour exécuter le contrat. C'est un phénomène très courant en cette matière que l'on pourrait ranger dans le cadre des transports successifs tels que prévus par l'Acte uniforme (*cf. art. 2§i et articles*

22s). Et « en acceptant la marchandise et la lettre de voiture, chaque transporteur devient partie au contrat » (art. 23 §1).

Il arrive que l'identification du transporteur pose problème dans certains cas mais cela arrive rarement en transport de marchandises par routes.

Toutefois, il y a lieu de préciser que le transporteur est à distinguer du propriétaire du véhicule, du chauffeur-conducteur, de l'apprenti et des rabatteurs (coxeurs).

En effet, la notion de transporteur désigne l'exploitant, du point de vue juridique, du moyen de transport c'est-à-dire le véhicule routier à moteur. Il effectue donc de ce point de vue des actes juridiques en relation avec la gestion dudit véhicule.

Si c'est le propriétaire qui effectue de tels actes, il aura alors la qualité de (propriétaire) transporteur. Mais, il peut arriver que le propriétaire donne son véhicule en location et dans ce cas, c'est le locataire-exploitant qui aura la qualité de transporteur.

Quant au conducteur, il s'agit en général d'un préposé du transporteur et comme tel il ne saurait être partie au contrat de transport.

Enfin, une autre question souvent débattue en doctrine et en jurisprudence en France concerne la distinction entre transporteur professionnel et transporteur non professionnel. En droit français, il est communément admis que les dispositions réglementant le contrat de transport (art. 1782 à 1786 du Code civil, art. 103 à 108 du Code de Commerce) ne s'appliquent pas au transporteur non professionnel encore appelé transporteur occasionnel. L'un exerce l'activité de transporteur à titre de profession habituelle alors que l'autre a une profession distincte et c'est seulement à titre exceptionnel (occasionnel) qu'il a pu effectuer un transport pour le compte du tiers. C'est le cas de cet exploitant agricole ayant accepté de transporter dans sa bétailière le cheval d'un voisin.

Beaucoup de juridictions françaises ont qualifié cette opération de contrat d'entreprise non dénommé ou **sui generis** et non de contrat de transport. Au Sénégal, le COCC a emprunté la même règle à travers l'article 651 pour lequel le

transporteur au sens du Code doit être un professionnel.

L'Acte uniforme ne fait nulle part allusion à ces concepts se bornant à retenir que le transporteur est une personne physique ou morale.

Il est cependant possible de penser que l'émission d'une lettre de voiture (art. 4) étant de l'apanage des transporteurs professionnels, il y a lieu d'en inférer que l'Acte uniforme ne vise que ce type de transporteur. Mais, cette hypothèse ne saurait prospérer dès lors que l'Acte uniforme ajoute et précise que l'absence d'une lettre de voiture n'entache en rien la validité du contrat de transport de marchandises par routes (art. 4§4), contrat restant soumis aux dispositions dudit Acte uniforme.

En d'autres termes, rien dans l'Acte uniforme ne permet d'opérer une distinction entre transporteur professionnel et transporteur non professionnel en vue de rejeter l'application de l'Acte uniforme dans le second cas.

Et si jamais les juridictions de l'OHADA venaient à faire appliquer l'Acte uniforme aux transporteurs non professionnels cela ne se fera pas sans conséquences dommageables pour ceux-ci. La jurisprudence est de ce point de vue très attendue.

b)- Les ayants droit à la cargaison.

Il s'agit de l'expéditeur et du destinataire.

- l'expéditeur est le cocontractant direct du transporteur, c'est celui qui a négocié et conclut le contrat de transport et qui remettra la cargaison au transporteur. Dans certains modes de transport notamment en transport maritime, on l'appelle le chargeur. L'Acte uniforme emploie également le terme de « **donneur d'ordre** » (art. 15§1) sans aucune précision, mais manifestement il s'agit de l'expéditeur.

Mais, il faut faire observer que l'expéditeur est à distinguer du propriétaire de la marchandise. Les deux notions sont souvent confondues dans les transports internes. Dans les transports inter-Etats, il arrive souvent que l'expéditeur soit le vendeur-exportateur de la cargaison ou un

mandataire de l'acheteur-importateur. Cette situation dépend très souvent du terme commercial utilisé dans l'achat de la cargaison (c'est-à-dire des INCOTERMS).

- Le destinataire.

- Il est encore appelé réceptionnaire, le terme est employé dans l'Acte uniforme mais n'est pas défini. C'est celui à qui la marchandise doit être remise à l'arrivée pour que la livraison soit régulière et acceptable. En vérité, il s'agira, (y compris pour les autres parties au contrat) du destinataire lui même ou de son mandataire. Mais en l'occurrence, il faut distinguer le destinataire réel du destinataire apparent. En effet, le premier désigne le véritable propriétaire de la cargaison c'est-à-dire dans les transports internationaux, l'importateur dont le nom n'apparaît pas en général sur les documents de transport mais plutôt sur les factures commerciales, en d'autres termes sur les documents matérialisant le contrat de ventes de marchandises. Et dans ce cas, s'agissant d'un ensemble contractuel, il est d'usage de ne pas confondre le destinataire réel et le destinataire apparent, tout au moins dans une opération de Commerce international. Quant au second c'est-à-dire le destinataire apparent, il s'agit de celui dont le nom figure (apparaît) sur le document de transport et dans la plupart des cas, c'est un mandataire du destinataire réel, souvent un transitaire.

- Mais, le débat qui a longtemps occupé la doctrine et la jurisprudence était de savoir en quelle qualité intervient le destinataire.

Toutefois, aujourd'hui tout le monde s'accorde à dire qu'il est une partie au contrat avec tous les effets juridiques y attachés. La difficulté de retenir une telle qualification réside dans le fait que le destinataire n'a pas signé le contrat qui lie expéditeur et transporteur et que, de ce point de vue, il est tiers par rapport à ce contrat. La divergence est apparue quant à la justification à donner pour lui conférer cette qualité c'est-à-dire sur le fondement juridique de la qualité de

partie au contrat. Beaucoup de thèses ont été avancées.

L'une d'elle repose sur le mécanisme de la cession de créances du droit commercial. Elle a été défendue par beaucoup d'auteurs français et par le Pr. Abdel Kader BOYE de la Faculté de Droit de Dakar (cf. *Encyclopédie juridique de l'Afrique Tome 9 p. 162*). En vérité, il n'en est rien ; le destinataire ne saurait intervenir en qualité de cessionnaire de créances. En effet, la cession de créances exige un formalisme (art. 241 du COCC) tel qu'elle ne saurait s'accommoder au particularisme du droit des transports.

S'il est vrai que le Code civil français (art. 1689s) parle de « transport de créances » (en fait, il s'agit ici d'un terme imagé), l'argumentaire reposant sur la cession de créances ne convient pas.

Un autre fondement juridique invoqué consiste à dire que le destinataire a adhéré au contrat de transport (cf. *M. Barthélémy Mercadal « Droit des transports terrestres et aériens » in Précis Dalloz-1996 p. 84 n°139 et 140*). Cette opinion, non plus, ne convainc pas car elle situe la naissance des droits et obligations du destinataire seulement à l'arrivée ; ce qui est assez réducteur de la situation juridique exacte de ce dernier. En effet, les droits du bénéficiaire naissent dès le départ et non à l'arrivée c'est ce qui en droit, justifie qu'il soit fondé à agir en responsabilité contractuelle contre le transporteur pour un dommage survenu en cours de transport sans avoir besoin de se référer à l'expéditeur.

Quant au Doyen René Rodière, il a pendant longtemps soutenu l'idée fort pertinente consistant à dire que le contrat de transport de marchandises notamment dans les transports internationaux est inconcevable sans le destinataire. Et que, de ce point de vue, ce dernier fait partie intégrante de l'économie du contrat, celui-ci ayant été conclu pour lui car les marchandises sont acheminées pour son compte. En vérité, si l'assertion est certainement vraie, elle pêche par défaut de justificatif

juridique même si on convient de la raison pratique de l'opération.

Un autre courant s'est développé qui paraît mieux argumenté et qui emporterait la conviction. En effet, le destinataire, à l'arrivée, peut accepter la cargaison comme il peut la refuser. Dans le deuxième cas, il devient tiers par rapport à l'opération et dans le premier cas, il est partie intégrante au contrat au même titre que le transporteur et l'expéditeur. Mais alors comment l'expliquer ? L'argument est tiré du mécanisme de la stipulation pour autrui (cf. art. 114 à 116 du COCC – art. 1121 et 1122 du Code Civil).

L'expéditeur serait le stipulant, le transporteur le promettant et le destinataire le tiers bénéficiaire. Ce qui infirme la thèse de l'adhésion en faisant naître au profit du bénéficiaire des droits directs et propres contre le promettant dès l'origine. Cette « intervention » du destinataire n'exige aucun formalisme ; il lui suffit simplement d'exprimer son acceptation pour que cela lui confère la qualité de partie au contrat (cf. **Com. 23 Mai 1989 JCP 89. IV. 274 – RTD civ. 1990.72 Civ 14 Nov. 1995-JCP 96. IV. 37 – D.R. Martin « la stipulation de contrat pour autrui avec obligation acceptée par le tiers bénéficiaire » JCP 1989. I. 3391. Larroumet et Mondoloni « la stipulation pour autrui » Répertoire de droit civil**).

Le contrat conservera à son égard tous les caractères qu'il comporte vis-à-vis de l'expéditeur (cf. *Com. 1^{er} Février 1955 D. 56.338 note Durand*).

Après avoir examiné et présenté la personne des contractants, il s'agit maintenant de voir les conditions relatives à l'échange des consentements qu'ils ont exprimés.

2. L'échange des consentements.

L'article 3 de l'Acte uniforme dispose expressément que « le contrat de transport de marchandises existe dès que le donneur d'ordre et le transporteur sont d'accord pour le déplacement d'une marchandise moyennant un prix convenu ». Ce texte reprend à peu près les termes de l'article 652 al. 2 du COCC

(Sénégal). Il ne requiert aucun commentaire particulier car il traduit une règle bien connue en droit commun des contrats à travers la maxime « **solo consensus obligat** ».

Le contrat de transport de marchandises est en conséquence de la catégorie des contrats consensuels c'est à dire ceux dont la validité n'exige que l'échange des consentements (sous réserve que cet échange soit exempt de vices). Dès lors, l'effet juridique normal d'une telle qualification voudrait que l'émission des documents et même la remise de la cargaison soient des modalités d'exécution du contrat (*cf. infra. Chap. 3*).

Toutefois, sur cette question, l'Acte uniforme vient remettre en cause la conception retenue au Mali par l'ordonnance de 1973 précitée dont l'article 5 fait de la remise de la cargaison une des conditions de validité du contrat de transport. Cela signifie qu'au Mali, le contrat de transport de marchandises est un contrat réel. Sur cette question, cette disposition de l'article 5 (si elle est encore en vigueur) reste sans effet pour tous les cas entrant dans le champ d'application de l'Acte uniforme (*cf. supra. Chap. 1*).

D'autres conditions de formation du contrat de transport de marchandises résident dans le déplacement de celles -ci d'un lieu à un autre.

§§2. Les conditions tenant au déplacement de la cargaison.

Le déplacement de la cargaison d'un lieu à un autre (*cf. art. 2 §b de l'Acte uniforme*) est l'objet principal du contrat de transport. En effet, il n'y a pas contrat de transport sans déplacement : cela est inconcevable en droit. Sous réserve d'examiner les conditions d'exécution du déplacement (*cf. Chap. 3 infra*), il est essentiel de noter, cependant, que tout déplacement, ne saurait être nécessairement qualifié de contrat de transport.

En effet, il existe des contrats très voisins dans lesquels il y a bien mouvement (déplacement) d'une cargaison de marchandises sans qu'il n'y ait transport stricto sensu. C'est le cas en matière d'affrètement, de remorquage, de manutention, de déménagement, de traction, de commission de transport etc...

- Dans l'affrètement, il s'agit principalement d'une mise à disposition d'un moyen de transport du frèteur à l'affréteur. On insiste davantage sur le

contenant alors que dans le transport c'est le contenu qui importe. En matière d'affrètement, par ailleurs, les parties jouissent d'une très grande liberté contractuelle les autorisant à procéder à des aménagements du point de vue du régime de la responsabilité. Ce qui jure d'avec le régime impératif en usage en matière de transport. On retiendra simplement, qu'en matière de transport de marchandises par routes le terme utilisé c'est celui de location de véhicules.

- Dans la traction de véhicules, en principe il s'agit d'un contrat d'entreprise et en conséquence le tractionnaire, contrairement au transporteur n'est tenu que sur la base de la faute prouvée. En effet, si le tractionnaire tire le véhicule, il y a bien déplacement mais dans le cadre d'un engagement de prestation de services. La location de véhicule avec chauffeur, dans le même sens, se distingue nettement du contrat de transport (*cf. Cour d'appel de Montpellier 19 Janvier 1982. Cass.Com 8 Juin 1983 – Cour d'appel de Douai 16 Septembre 1982 Dalloz 1984.216*).
- Dans le remorquage, le déménagement et la manutention, il y a également déplacement mais dans le cadre d'un ensemble d'autres opérations. Le remorquage peut être analysé comme une opération de traction (*cf. Cour d'appel de Versailles 12 Janvier 1989 D. 89.72. Ibrahima Khalil DIALLO « Le contentieux maritime devant le juge » Tome 1 p. 77 à 90*). Le déménagement suppose en général, le démontage et l'emballage des marchandises, leur chargement dans le véhicule, leur déplacement, la réinstallation etc...(cf. *Com. 25 Février 1963 D.63.422*). Quant à la manutention, elle a pendant longtemps été assimilée à un contrat de transport de marchandises par routes mais il n'en est rien car le manutentionnaire effectue, lui aussi, un ensemble d'autres opérations notamment le chargement ou le déchargement, la manipulation de la cargaison à terre, le constat (s'il y a lieu) des avaries, la mise sous hangar ou

entrepôts etc...(cf. **Ibrahima Khalil DIALLO « Le contentieux maritime devant le juge » Tome 2 p. 103 à 121**). En vérité, si en droit français, le manutentionnaire a pendant longtemps été qualifié de voiturier (cf. **Paris 27 Janvier 1956 D. 56. 240. JCP 56.11.9206 – Rouen 4 Octobre 1957 RTD Com. 58.649. JCP 59.11.10939. Cass. Com. 3 Janvier 1950 D50. 225 et 551.1.30**) c'était uniquement pour faire échapper le contrat à l'emprise des clauses allégeant la responsabilité du voiturier pour le soumettre à la rigueur de la loi Rabier du 17 Mars 1905, impérative.

Mais depuis 1960, la jurisprudence française a opéré un revirement pour restituer à la manutention sa véritable qualification juridique et en affirmant que le manutentionnaire ne saurait être assimilé à un transporteur terrestre (cf. **Cass. Com. 3 Juin 1964 JCP 64.11. 14563 – R. Rodière « le transport maritime et les marchandises en attente d'embarquement ou de livraison » D. 1961. Chap. 1**).

On aura remarqué que dans ces différents contrats voisins du contrat de transport il peut bien y avoir déplacement mais de façon purement accessoire, le déplacement faisant lui-même partie de biens d'autres opérations effectuées par le débiteur.

La troisième (3^e) série de conditions dans la conclusion du contrat de transport est relative au prix.

§§3. Les conditions tenant au prix du transport.

Le prix est une condition de validité du contrat (cf. **art. 2§b art.3 de l'Acte uniforme**). D'ailleurs, l'avant-projet avait cru bon de préciser dès l'article 1^{er} relatif au champ d'application de l'Acte qu'il s'agit uniquement des transports effectués à titre onéreux. Si cette précision a disparu dans l'Acte adopté, il se trouve que le prix demeure une condition essentielle de validité.

Ce prix est déterminé ou déterminable suivant les règles ou usages en vigueur dans chaque Etat membre, l'Acte uniforme n'ayant pas été détaillé dans ce sens. Quant aux modalités de

paiement, elles relèvent de l'exécution du contrat (cf. **Chap. 3 infra**).

Le second volet de la conclusion du contrat de transport concerne les documents de transport.

Paragraphe 2 : Les conditions de forme : les documents de transport.

Il s'agit des documents de transport mais pour une question de commodité et pour prendre en compte tous les documents prévus par l'Acte uniforme nous allons distinguer :

- les documents contractuels,
- les documents d'accompagnement.

§§1. Les documents contractuels.

Nous appelons documents contractuels, par opposition aux documents d'accompagnement de la cargaison, l'instrumentum matérialisant l'accord de volonté des parties prévu par l'article 3 de l'Acte uniforme.

Il s'agit de la lettre de voiture (cf. **art. 4 et 5**) reprenant ainsi mutatis mutandis les termes des articles 4, 5 et 6 de la CMR de 1956). Mais ce document appelle des précisions importantes pour une bonne compréhension du sujet.

1. Les types de documents.

- a) – le projet d'Acte uniforme avait prévu un connaissement comme document constatant le contrat de transport de marchandises par routes. En vérité, nous avons regretté une telle initiative dans nos observations apportées au projet à la demande de la CNUDCI et souhaité sa suppression et son remplacement par le document classique en la matière qu'est la lettre de voiture.

La principale raison est que ce serait une première mondiale que le connaissement soit admis ailleurs que dans le transport maritime et cela sans justification particulière. D'autres raisons avaient été avancées notamment :

- seule la terminologie changeait car le contenu du document est le même que celui de la CMR,
- ce connaissement prévu par le projet n'apportait rien de plus par rapport à la lettre de voiture d'autant qu'il était précisé qu'il serait non négociable. C'est-à-dire qu'il n'avait même pas les vertus et avantages du connaissement

tel qu'on le connaît dans les transports maritimes.

Il n'y avait en conséquence aucune raison justifiant la révolution initiée par le projet.

Il est heureux que cette initiative ait été abandonnée d'autant plus que c'était la seule différence majeure avec la CMR.

Dans la pratique des transports routiers en Afrique de l'Ouest, l'usage de la lettre de voiture est très courant dans le trafic de marchandises inter-Etats où elle est communément appelée lettre de voiture inter-Etats (*cf. annexes*).

- b) - On retiendra toutefois, que les lois nationales au Sénégal et au Mali ont plutôt réglementé le récépissé (*cf. art. 653 COCC au Sénégal et l'article 24 al. 3 de l'Ordonnance de 1973 au Mali*).

2. L'émetteur de la lettre de voiture.

Si le COCC (article 653) est clair et précis quant à l'identité de l'émetteur du récépissé qui est le transporteur, il n'en est pas de même pour l'Acte uniforme. En effet, reprenant l'article 5 §1 de la CMR, l'article 5 §2 de l'Acte uniforme se borne simplement à déterminer le nombre d'exemplaires mais en précisant que « l'original est remis à l'expéditeur ». On peut seulement inférer de cette dernière précision que c'est celui qui « remet » le document qui l'émet pour le donner (au sens latin de « **dare** » c'est-à-dire « **transférer** ») à celui qui va le recevoir à savoir l'expéditeur ; l'article 5 §2 ne saurait avoir un autre sens d'ailleurs en parfaite adéquation avec les dispositions de l'article 8. Cela est exprimé par l'article 23 de l'Acte uniforme concernant le transport successif lorsque dans le §3 il est précisé expressément que le « transporteur émetteur de la LV » doit être avisé de toute réserve émise par le transporteur intermédiaire. Ce débat sur l'identité de l'émetteur de la lettre de voiture n'est pas dénué d'intérêt et il n'est pas seulement théorique.

- D'abord parce que dans d'autres modes de transport c'est l'expéditeur qui émet le document de transport. C'est le cas en matière de transport aérien, l'article 5 §1 de la Convention de Varsovie du 12 Octobre 1929 prévoit que l'expéditeur a le droit d'exiger du transporteur aérien d'accepter la lettre de transport aérien (même si dans la pratique l'expéditeur

ne fait que remplir des LTA à entête du transporteur).

- Ensuite, parce que l'émetteur de la lettre de voiture reçoit des informations à porter sur le document et de ce point de vue sa responsabilité ne pourrait être automatique si celles-ci sont erronées.
- Enfin, il faut retenir que l'émetteur de la lettre de voiture acquiert par cela seul la qualité de partie au contrat avec tout ce que cela entraîne comme conséquence juridique. C'est d'ailleurs pour cette raison que les documents émis par certains conseils de chargeurs en Afrique de l'Ouest notamment le Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC), l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC) et communément appelés lettre de voiture inter-Etats (LVIE) avec leurs entêtes ne sont pas conformes aux dispositions de l'Acte uniforme. Il est vrai qu'ils le font pour se procurer des ressources additionnelles mais ils devraient le faire sans faire apparaître ni leurs entêtes ni leurs logos encore moins signer le document (*cf. annexes ci-joints*).

3. Les mentions de la lettre de voiture.

L'article 4 de l'Acte uniforme reprenant mutatis mutandis l'article 6 de la CMR donne une liste de mentions devant figurer sur la lettre de voiture parmi lesquelles neuf (9) semblent être obligatoires (art. 4§1. a à i), huit (8) seraient facultatives sans préjudice pour les parties de pouvoir en rajouter d'autres par exemple une clause attributive de compétence juridictionnelle ou une clause compromissaire etc...

Cette reproduction de la CMR, sans adaptation, n'est pas heureuse pour les raisons suivantes :

- la CMR ne s'applique qu'aux seuls transports internationaux alors que l'Acte uniforme s'applique aussi bien au transport intérieur (en priorité d'ailleurs) qu'au transport inter-Etats et international ;
- la mention portant sur le délai convenu pour effectuer le déplacement (*cf. art. 4 §2. f idem dans la CMR*) est considérée comme mention facultative. En fait, c'est une mention essentielle compte tenu des conséquences juridiques liées au retard et des difficultés pour le juge d'apprécier la notion de délai

raisonnable pour suppléer l'absence de délai. Il aurait simplement fallu corriger le libellé de l'article 4 §1 *d.* dans les termes suivants « les lieux et dates de prise en charge et de livraison de la marchandise » ; cela aurait eu l'avantage de prévenir les difficultés d'interprétation en cas de contentieux, de protéger les ayants droit à la cargaison et de faire l'économie de l'article 4 §2. *f.* ;

- la mention relative aux marchandises dangereuses est certainement une coquille car son maintien ne saurait s'expliquer après l'adjonction à l'article 1^{er} §2 de la prohibition de ce type de marchandises par leur exclusion du domaine d'application de l'Acte uniforme. En l'occurrence, l'article 4 §1. *e.* n'a fait que conserver les dispositions de l'article 4 §1. *d.* du projet c'est-à-dire l'article 6 §1. *f.* de la CMR. Si cette mention se justifie dans le projet et dans la CMR, c'est parce que ces textes envisagent également dans leur champ d'application de régir les marchandises dangereuses. En effet, comment exiger des parties de faire figurer sur la lettre de voiture des marchandises dont le transport n'est pas pris en compte !
- la mention relative aux formalités douanières (article 4 §1. *h.* et article 4 §1. *i.*) est reprise de la CMR (art. 6 §1. *j.*). Mais il aurait fallu en faire une mention facultative car en transport intérieur il n'y a pas lieu à l'évidence de faire mention de documents de douane. Cette mention ne peut être obligatoire que dans les transports inter-Etats ou internationaux ;
- la mention relative à la signature de la LV prévue dans le projet (art. 4§1. *i.*) a disparu de l'Acte uniforme se conformant ainsi à l'article 6 de la CMR. Il est vrai que la faculté pour les parties de rajouter d'autres mentions peut combler cette lacune. En vérité, il faut dire qu'il s'agit là d'un choix de politique législative opéré par les auteurs de l'Acte uniforme, choix discutable quand on considère les effets attachés à la signature dans le système francophone et de ce point de vue, l'analphabétisme de nos opérateurs économiques en

transport ne saurait être un argument acceptable dès lors qu'on a fait de la LV un document obligatoire.

Dans la pratique, il faut faire observer que très peu de transporteurs émettent des documents de transport qui sont d'ailleurs quasi inexistantes dans les transports intérieurs. Quelques rares d'entre eux en émettent dans les transports inter-Etats mais dans la plus part des cas ce sont des lettres de voiture très sommaires c'est le cas de la Société Togolaise d'Affrètement et d'Armement de Ligne (TAAL) dont copie de la lettre de voiture est jointe en annexe.

4. La forme de la lettre de voiture.

Il s'agit de savoir si la lettre de voiture peut être sur support électronique en plus du support papier classique. Sur cette question, l'Acte uniforme s'est adapté car la CMR ne pouvait pas en 1956 prévoir la révolution des nouvelles technologies de l'information ; d'ailleurs en droit des transports, la Convention de Hambourg du 31 Mars 1978 sur le transport international de marchandises par mer est l'une des premières à prendre en compte cette nouvelle donne (*cf. art. 1 §8 et art. 14 §3 des Règles de Hambourg*).

Dans le projet d'Acte uniforme, le connaissance électronique avait été prévu (art. 4 §1. *i.* et art. 5 §2) mais dans l'Acte uniforme adopté, la référence au document électronique n'apparaît que dans l'article 2 §e. définissant la notion d'écrit. Et le texte semble postuler pour le principe de l'équivalence fonctionnelle entre la LV support papier classique et la LV électronique. Cette modernité correspond aux vœux des Nations-Unies qui, à travers la CNUDCI, a adopté depuis 1996 une loi-type sur le commerce électronique loi qui comprend deux chapitres, le premier est relatif aux généralités et le second est consacré exclusivement au transport de marchandises. L'Acte uniforme, à l'état actuel de l'évolution de la technologie notamment en cette matière n'aurait pas pu faire l'impasse sur cette réalité même si c'est seulement au titre de la définition du terme « écrit ».

Il est vrai qu'en l'absence de réglementation particulière sur le sujet les magistrats risquent d'avoir du mal dans leur œuvre d'interprétation, ce qui accroîtra davantage leur pouvoir d'appréciation. (Pour rappel, le droit français s'est adapté aux nouvelles technologies en réformant en 2000 leurs dispositions normatives concernant la preuve littérale. En effet, la loi n° 2000-230 du 13 Mars 2000 a réformé les articles 1316s du Code Civil et le Décret n° 2001-272 du 30 Mars 2001 est consacré à la signature électronique, lire utilement : CAPRIOLI « **la loi française sur la preuve et la signature électroniques dans la perspective européenne** » JCP 2000. 1. 224 – Gautier et Linaut de Bellefonds « **de l'écrit électronique et des signatures qui s'y attachent** » in JCP 2000. 1. 236).

Toutefois, il faudrait rappeler que l'UEMOA a adopté un nouveau Règlement relatif aux instruments de paiement (effets de commerce, chèque, cartes bancaires...) qui reprend textuellement dans sa partie documents électroniques, toute la réglementation française résultant du Décret du 30 Mars 2001. Les magistrats pourraient s'en inspirer à propos de la lettre de voiture électronique dans une interprétation large de ses dispositions car nous sommes en matière commerciale où l'emprunt n'est pas prohibé.

5. Absence ou irrégularité de la lettre de voiture.

Le texte de l'article 4 §4 de l'Acte uniforme inchangé par rapport au projet (art. 4§4) a repris les dispositions de l'article 4 deuxième phrase de la CMR.

- Il signifie simplement que ni l'absence (c'est-à-dire la non émission) ni l'irrégularité de la lettre de voiture y compris celle des mentions prévues (art. 4 §1 et §2 : précisons que le terme alinéa employé par l'article 4 §4 n'a pas le même sens que celui de paragraphe dans un texte de loi) encore moins la perte du document ne peuvent affecter la validité ou l'existence du contrat lequel malgré tout, n'en demeurera pas moins soumis au dit Acte uniforme. On retrouve le même texte en matière de transport aérien (art. 5§2. de la Convention de Varsovie du 12 Octobre 1929) encore que l'Acte uniforme aurait

pu ajouter tout au moins dans le transport inter-Etats et international que la conséquence juridique d'une telle situation serait de priver le transporteur du bénéfice de la limitation de responsabilité. Cela aurait eu l'avantage de protéger davantage les usagers et d'amener les transporteurs à s'habituer à l'émission de lettre de voiture.

- Une des conséquences juridiques de cette disposition c'est de remettre en cause de facto une distinction figurant dans les §1 et §2 du même article 4. En effet, ces textes sont rédigés de telle sorte qu'il se dégage deux types différents de mentions : celles obligatoires (§1) car la LV « doit » contenir et celles facultatives (§2), la LV « pouvant » contenir.

L'articulation des §1, §2, et §4 de l'article 4 permet de dire qu'il n'y a pas de dispositions impératives ni facultatives dès lors que l'omission de l'une d'elle n'enlève pas au document sa force juridique contrairement au droit cambiaire à propos notamment des mentions de la lettre de change.

6. Nombre d'exemplaires de la lettre de voiture.

Le nombre d'exemplaire est prévu dans le §2 de l'article 5 intitulé « **force probante** » de la LV, manifestement, ce titre est mal choisi car le texte contient deux parties inconciliables. Contrairement à la CMR dont l'article 5 prévoit trois (3) exemplaires originaux, l'Acte uniforme n'en prévoit qu'un seul lequel sera remis à l'expéditeur et au moins deux copies à spécifier dans la LV, l'une étant conservée par le transporteur et l'autre acheminée avec la cargaison sera remise au destinataire à l'arrivée. Contrairement à certains modes de transport notamment le transport maritime la copie du destinataire ne lui est pas envoyée par exemple par voie postale ou autre. L'Acte uniforme n'exige aucune signature sur ces exemplaires contrairement à la CMR.

Quant au COCC, il ne semble pas exiger beaucoup d'exemplaires un seul récépissé à remettre à l'expéditeur suffirait. En vérité, l'unicité de l'exemplaire n'est acceptable en pratique qu'en l'absence de destinataire ; ce qui arrive soumet en transport intérieur.

7. Force probante de la lettre de voiture.

La force probante de la LV est prévue par l'article 5 §1 en ces termes « la LV 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 ». c'est une disposition qui marque l'intérêt qu'il y a pour l'utilisateur à faire émettre la LV qui est un véritable instrument de preuve de l'état de la cargaison et des termes de l'accord des parties mais aussi un reçu de la même marchandise de la part du transporteur.

Enfin, cette étude rapide de la LV montre l'exigence qu'il y a de procéder à la normalisation des documents actuels pour se conformer au texte de l'Acte uniforme.

D'autres documents que la LV sont utilisés dans le transport de marchandises par routes, il s'agit des documents d'accompagnement.

§§2. Les documents d'accompagnement.

Il s'agit de documents que l'expéditeur remet au transporteur pour accompagner la cargaison et qui sont susceptibles d'être présentés pour les besoins de divers contrôles effectués durant le trajet par les administrations concernées notamment les eaux et forêts et la douane. Si dans les transports intérieurs, il arrive selon les Etats que l'on exige des documents intéressant l'administration des eaux, forêts et chasse ; il faut dire que pour les documents de douane, ils ne sont nécessaires que dans les transports internationaux de marchandises ou inter-Etats.

C'est pour cette raison d'ailleurs que nous avons suggéré dans nos observations faites à la CNUDCI au Séminaire de Bologne (Italie) que l'article 6 du projet d'Acte uniforme qui avait textuellement reproduit les dispositions de la CMR (Convention internationale) soit nuancé pour introduire le terme de « transport inter-Etats ». L'Acte uniforme ne vise à travers cet article 6 que les documents de douane ; en vérité, il en existe bien d'autres et il aurait été plus convenable que l'on s'inspirât des termes de l'article 16 de la Convention de Varsovie en matière de transport aérien qui est plus large. En effet, dans les transports de marchandises par routes dans l'OHADA, on retrouve souvent à côté des documents de douane, les bordereaux de suivie des cargaisons, les attestations des eaux et forêt...

1. Les types de documents.

Il y en a plusieurs même si l'Acte uniforme n'a pris en compte qu'un seul.

a) les documents de douane.

Des marchandises sont souvent transportées entre Etats sous un régime douanier suspensif des droits et taxes afférents. L'UEMOA et la CEMAC ont d'ailleurs légiféré en ce sens sans remettre en cause de façon substantielle les systèmes antérieurs notamment de l'UDEAC) de la CEDEAO et de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). En effet, dans la CEDEAO, il y avait déjà le régime du Transit Routier inter-Etats (TRIE) et dans l'UDEAC, c'est celui du Transit Inter-Etats des Pays d'Afrique Centrale (TIPAC). Il s'agit en général de carnet comprenant plusieurs feuillets qui accompagne la cargaison non dédouanée jusqu'à l'arrivée et à chaque traversée d'un poste de douane des formalités sont accomplies en principe par les soins du transporteur routier (cf. *documents en annexes*).

b)- Les autres documents.

Ils n'ont pas été visés par l'Acte uniforme mais sont très utilisés dans l'espace OHADA et sont nécessaires pour assurer une bonne exécution du contrat de transport routier et éviter les désagréments consistant dans l'arraisonnement du véhicule pour défaut de présentation des dits documents.

- Il s'agit, par exemple, dans les transports inter-Etats en particulier entre les ports maritimes et l'hinterland (ex : Cotonou – Niamey ou Ouagadougou – Niamey), du Bordereau de suivi des cargaisons (BSC) émis par les Conseils de chargeurs (officiellement à des fins de statistiques, mais également cela leur permet d'avoir des ressources additionnelles).
- Il s'agit également des différents documents des services des eaux et forêts et chasse en ce qui concerne les cargaisons relatives aux produits forestiers et de chasse. Ce type de documents existe même dans les transports intérieurs et participent de la protection de l'environnement.
- les certificats phytosanitaires et de salubrité (cf. Paris 28 mars 78 D78. 5.400)

2. Le régime juridique attaché aux documents d'accompagnement.

Ils sont remis par l'expéditeur au transporteur lequel est tenu de les accepter pour l'accomplissement des formalités en cours de route. Mais si l'expéditeur ne le fait pas, le transporteur ne répondra pas d'une telle omission et ce dernier n'est pas non plus tenu de vérifier si les documents sont exacts ou suffisants.

Le contrat de transport de marchandises ainsi conclu fera naître à la charge de chacune des parties un certain nombre d'obligations mais aussi des droits qu'il s'agit maintenant d'examiner.

Chapitre 3 : L'exécution du contrat de transport.

S'agissant d'un contrat synallagmatique, le contrat de transport fait naître à la charge de chacune des parties des droits mais aussi des obligations, les contractants étant tenus, comme en droit commun, de s'exécuter de bonne foi.

L'exécution du contrat de transport de marchandises par routes fait l'objet du Chapitre 3 de l'Acte uniforme (article 7 à 15) correspondant à peu près aux articles 12 à 16 de la CMR. Sur ce registre, l'Acte uniforme est bien plus complet que les législations nationales, le COCC, par exemple, ne comportant que quelques dispositions très sommaires sur le sujet.

Il est vrai que, malgré tout, les dispositions de l'Acte uniforme ne sont pas exhaustives et que de ce point de vue, elles pourraient être complétées par les lois nationales et les usages non contraires.

Nous examinerons donc successivement les droits et obligations des ayants droit à la cargaison puis ceux du transporteur.

Paragraphe 1 : Les droits et obligations des ayants droit à la cargaison.

Il s'agit de l'expéditeur ou donneur d'ordre et du destinataire ou réceptionnaire même si en législation, on tend souvent à omettre le second ; c'est le cas du COCC dont les articles 656 à 660 figurent dans une section intitulée « obligations de l'expéditeur ».

§§1. Les obligations des ayants droit.

On peut distinguer les obligations accessoires de l'obligation principale.

1. L'obligation principale des ayants droit.

Il s'agit du paiement du prix convenu au moment de la conclusion du contrat (*cf. art. 15 de l'Acte uniforme – art. 656 du COCC – art. 49 de l'ordonnance de 1973 au Mali*). Il faut retenir dès l'abord que le prix doit être payé par l'un ou l'autre des ayants droit.

En général, la lettre de voiture précise celui qui doit s'en acquitter et les stipulations suivantes résultent des usages :

- prix stipulé en « port payé » signifie que le prix doit être acquitté au départ par l'expéditeur ;
- prix stipulé payable « en port dû » signifie qu'il doit être payé à l'arrivée par le destinataire et si jamais celui-ci ne le faisait pas, le transporteur pourra exercer son droit de rétention sur la cargaison voire exiger de l'expéditeur de payer. En effet, dans ce dernier cas, il faut préciser que l'intervention du destinataire n'opère pas novation c'est-à-dire qu'elle ne « dédouane » pas l'expéditeur qui reste tenu (ce n'est pas une véritable solidarité comme le soutient le Pr. Abdel Kader BOYE op.cit. page 164).

En vérité, dans les transports inter-Etats et internationaux tout dépend de l'INCOTERM utilisé c'est-à-dire du contrat de vente de la cargaison en question et des obligations du vendeur car celles ci influent nécessairement sur le contrat de transport s'agissant d'un ensemble contractuel.

2. Les obligations accessoires.

Elles sont plus nombreuses et sont également essentielles pour une bonne exécution du déplacement envisagé. Elles sont exécutées par l'expéditeur seul pour les opérations se faisant au départ ; celui-ci le fera lui-même ou par les soins de ses préposés ou mandataires. Il s'agit du conditionnement de la cargaison avant le départ, des déclarations de l'expéditeur, du chargement et de l'arrimage du véhicule, de la remise de la cargaison au transporteur etc...

a)- Le conditionnement de la cargaison.

L'article 7 de l'Acte uniforme est très précis sur le sujet contrairement à l'article 657 du COCC même s'il prend soin de renvoyer aux usages et aux dispositions contractuelles. Cela veut dire qu'il s'agit de règles supplétives de la volonté. Toutefois, le transporteur serait bien conseillé de veiller à ce que cette obligation soit exécutée et à défaut qu'il émette des réserves. Le conditionnement requiert un certain nombre de prestations usuelles notamment :

- l'emballage convenable et suffisant sauf si les marchandises peuvent voyager à nu tels le bois, la ferraille etc... il peut se faire de différentes manières selon la nature de la cargaison : sacherie, palettisation, conteneurisation etc...
- l'emportage désignant le placement et le scellement des marchandises dans le conteneur,
- le marquage et l'étiquetage qui permettent d'identifier les colis notamment en cas de groupage en vue de faciliter la livraison et de fournir des informations utiles aux agents chargés de la manipulation ultérieure de la cargaison.
etc...

b) - Les déclarations de l'expéditeur.

L'expéditeur est tenu (art. 8 de l'Acte uniforme) de fournir au transporteur en vue de l'établissement du document de transport toutes informations relatives à la cargaison. C'est une obligation d'information pour permettre au transporteur de bien exécuter ses propres prestations c'est-à-dire déplacement et conservation de la cargaison. Les fausses déclarations, ou les déclarations mensongères, les omissions délibérées sont de nature à constituer des fautes pouvant engager la responsabilité du déclarant.

Il faut simplement signaler la possibilité qu'offre l'article 8 §3 de prendre en compte les marchandises dangereuses alors qu'elles ont été exclues du champ d'application de l'Acte uniforme (cf. art. 1 §2).

c) - La remise et enlèvement de la marchandise.

- La remise est l'acte déclencheur des prestations du transporteur. C'est un acte à la fois juridique et matériel qui a pour corollaire la prise en charge de la cargaison par le transporteur (cf. §2 *infra*).

- L'enlèvement de la cargaison sera le fait du destinataire. Il est tenu dès lors qu'il a accepté le contrat sous réserve du recours au laissé pour compte (voir *infra*).
S'agissant d'un acte juridique et matériel consacrant la livraison nous l'examinerons plus loin (cf. *livraison*. §2 *infra*).

§§2. Les droits des ayants droit.

Il s'agit essentiellement pour :

1. L'expéditeur.

- des instructions qu'il peut donner au transporteur (art. 1s), celui-ci étant d'ailleurs tenu dans certains cas de solliciter de telles instructions (ex : art. 12) même en cours de route ;
- de la possibilité de disposer de la cargaison en cours de route par exemple de changer de destinataire, de lieu de livraison ou même de faire revenir la cargaison au lieu de départ. Cela sous réserves de quelques conditions ;
- de priver le destinataire du droit de disposer de la cargaison avant la livraison (cf. art. 11 §2).
- de rejeter les réserves émises par le transporteur lors de la prise en charge des marchandises suivant les termes de l'article 10 §2 de l'Acte uniforme (cf. *infra* §2).

2. Le destinataire.

- enlever la cargaison à l'arrivée c'est à la fois un droit et un devoir. 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 s'il est stipulé payable en port dû ;
- émettre des réserves à la réception de la cargaison quelque soit l'empressement du transporteur ;
- droit de refuser le contrat : il reste alors tiers ;
- droit de refuser de prendre livraison après avoir accepté le contrat en application de l'article 16 §2 de l'Acte uniforme correspondant à l'article 20 §1

de la CMR. C'est ce que l'on appelle en droit des transports le laissé pour compte. Il s'agit d'une cargaison qui a accusé un retard tel qu'elle est devenue sans objet pour le destinataire.

exemple : une commande de moutons de tabaski qui arrive après la fête,

exemple : une commande de jouets d'enfants pour les fêtes de fin d'année qui arrive en fin Janvier etc... Il peut également s'agir d'une avarie qui rend le bien inutilisable.

Enfin, le transporteur aussi assume bien des obligations et jouit d'un certain nombre de droits ; il le fera directement lui même ou par le biais de ses préposés ou mandataires.

Paragraphe 2 : Les droits et obligations du transporteur.

Le contrat de transport est celui dans lequel, en général, l'essentiel des obligations pèsent sur le transporteur car il lui appartient d'exécuter un ensemble de prestations qui englobent quasiment tout le contrat. Mais il n'en demeure pas moins qu'il jouit de droits qu'il peut faire valoir vis à vis de ses contractants. Si les lois nationales ont bien réglementé le sujet (*cf. art. 18 de l'Ordonnance de 1973 au Mali, art. 654 et 655 du COCC au Sénégal*), il faut reconnaître que l'Acte uniforme, reprenant en cela les termes de la CMR (art. 8, 9, 13, 14, 15, et 16) est bien plus détaillé (art. 9, 10, 11, 12, 13, et 15).

§§1. Les obligations du transporteur.

En général, on distingue les obligations accessoires (garde – conservation – prise en charge – livraison : art.655 du COCC) de l'obligation principale c'est-à-dire le déplacement (art.654 du COCC) mais pour une question de commodité (pédagogique) et en vue d'éviter les répétitions et les omissions, il serait plus exact d'envisager distinctement trois obligations essentielles du transporteur à savoir : la prise en charge de la cargaison, le déplacement et la livraison, distinction qui obéit par ailleurs à l'ordre chronologique d'exécution par le transporteur de ses obligations.

1. La prise en charge de la cargaison.

C'est une opération essentielle en matière de transport international de marchandises l'Acte uniforme a repris dans son article 10 les

dispositions de l'article 8 de la CMR. Il s'agit d'un acte à la fois juridique et matériel : acte juridique de réception, de reconnaissance de la marchandise, de vérifications diverses et s'il y a lieu d'émission de réserves ; acte matériel d'appréhension physique du corpus de la chose transportée. En pratique, le premier emporte des conséquences juridiques assez graves pour le transporteur en cas de manquement de sa part (*cf. infra* Chap. 4).

a)- La vérification de la cargaison.

Le transporteur a l'obligation de procéder à la vérification :

- du nombre de colis,
- de leurs marques et numéros,
- de l'état apparent de la cargaison et de son emballage.

De ce point de vue, l'Acte uniforme semble sensiblement différent de la conception retenue par la Convention de Varsovie du 12 Octobre 1929 sur le transport aérien dont l'article 11 §2 est rédigé différemment.

Pour certaines autres spécifications de la cargaison, il est reconnu à l'expéditeur le droit d'exiger du transporteur de procéder à la vérification du poids brut, de la quantité exprimée, du contenu des colis (art.10 §3).

Il arrive souvent dans la pratique des transports internationaux que le transporteur n'ait pas le temps de vérifier ou que l'expéditeur n'ait pas intérêt à ce que ces vérifications soient faites. En effet, l'expéditeur qui a besoin d'un crédit documentaire au près de sa banque pour financer son opération évitera de fournir un document de transport comportant des réserves car l'accréditif l'interdit en général.

Dans une telle situation, les professionnels du secteur ont pris l'habitude devenue usage codifié dans certains modes de transport de recourir au système de la lettre de garantie. Celle ci consiste pour le transporteur de ne pas procéder aux vérifications pouvant l'amener à émettre des réserves et donc de délivrer à l'expéditeur une LV « clean », nette de réserves, à charge pour l'expéditeur de lui signer un engagement de le couvrir au cas où il serait appelé en responsabilité. C'est cet engagement que l'on qualifie de lettre de garantie (à ne pas confondre avec la lettre de garantie prévue aux articles 28 à 38 de l'Acte uniforme sur les sûretés).

Dans une telle opération, en principe, les deux contractants y trouvent leur compte : le

transporteur ne perd de temps au départ, l'expéditeur a sa LV « clean » lui permettant de satisfaire les conditions bancaires d'octroi de crédit par signature contenues dans l'accréditif.

Toutefois, une telle entente ne doit pas se faire au préjudice des autres parties notamment le destinataire.

En tout état de cause, la vérification de l'état de la cargaison peut donner lieu à l'émission de réserves.

b)- L'émission des réserves.

Il s'agit pour le transporteur, après avoir procédé aux vérifications d'usage, de porter sur la LV des différences qu'il aura remarquées entre l'état physique des marchandises qui lui sont présentées et la description qui en est faite dans le document de transport.

- Conditions de validité des réserves.

Pour que ces réserves soient valables, l'Acte uniforme exige deux conditions sine qua non à savoir : elles doivent être motivées et acceptées par l'expéditeur. La motivation suppose que les réserves soient suffisamment détaillées et explicites, bien argumentées ; de ce point de vue, les réserves de portée générale, et vague dont celles apposées sur le document à l'aide d'un composteur ne sont pas admises en général (*cf. pour les transports maritimes- voir Ibrahima Khalil DIALLO « Le contentieux maritime devant le juge » Tome 1 pages 113 à 238*).

La seconde condition est que les réserves doivent être acceptées par l'expéditeur sinon celui-ci ne serait pas engagé (art.10 §2 de l'Acte uniforme correspondant à l'art. 8 §2 CMR). En vérité, il s'agit là d'une exigence trop sévère à l'égard du transporteur. En général, dans les transports internationaux, il est seulement exigé que ces réserves soient contradictoires c'est-à-dire qu'elles aient été portées à la connaissance de l'expéditeur à supposer qu'il n'était pas présent lors de leur émission pour lui permettre de préparer sa défense.

- effets juridiques des réserves.

Lorsque les réserves ont été émises en bonne et due forme, c'est-à-dire si elles sont valables, le transporteur sera tenu de livrer la cargaison à l'arrivée dans le même état décrit sur la LV. Mais, en l'absence de

réserves ou si celles-ci ne sont pas motivées (art.10 §4), le transporteur subit la présomption de réception conforme c'est-à-dire qu'il sera censé avoir pris en charge une marchandise en bon état exactement conformément aux énonciations de la LV (qu'il n'a pas contestées). Il s'agit donc de conséquences juridiques assez lourdes pour lui ; il a alors intérêt de comporter en **bonus pater familias**.

La deuxième obligation dans l'ordre chronologique, c'est le déplacement.

2. Le déplacement de la cargaison.

Il s'agit de l'obligation principale du transporteur et de l'objet du contrat qui permet de l'identifier par rapport aux contrats voisins. C'est également un acte à la fois juridique et matériel qui exige du transporteur vigilance, rigueur et prise de décision.

a)- La période de déplacement (cf. art. 9) va de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison.

Cette formule emporte beaucoup de conséquences dont la principale est de soumettre le contrat à un régime juridique unifié. Il n'en est pas toujours ainsi car dans les transports maritimes soumis à la Convention de Bruxelles de 1924 dite Règles de La Haye (encore en vigueur notamment en Côte d'Ivoire et en France), on parle de sectionnement juridique du contrat de transport de marchandises par mer avec d'énormes inconvénients concernant en particulier le texte applicable : le contrat pouvant être soumis à trois (3) corps de règles différentes (*cf. Ibrahima Khalil DIALLO « Le contentieux maritime devant le juge » Tome 2 p. 221 à 301*).

Cette période est enfermée dans un délai fixé en principe dans la LV, ce délai malheureusement l'Acte uniforme n'en a fait pas une mention obligatoire (*cf. art.4 §2. f.*) malgré son importance majeure dans l'exécution du contrat.

b)- Le transporteur doit exécuter ou effectuer le déplacement en bon père de famille.

Cela veut dire qu'il devra faire preuve de prudence et de diligence en agissant pas avec légèreté au risque d'engager sa responsabilité.

Il en sera ainsi lorsqu'il n'aura pas exigé l'original de la LV comme preuve des nouvelles instructions de l'expéditeur. (cf. art. 12 §5).

c)- L'obligation de garde et de conservation.

Elle ne ressort pas expressément des dispositions de l'Acte uniforme mais elle est implicite et importante. Elle est toutefois visée par l'Acte 655 du COCC. Il s'agit de sauvegarder l'état de la cargaison et de ce point de vue, elle consistera en des actes juridiques et matériels.

- actes matériels consistant à éviter que la cargaison ne se détériore du fait des intempéries, ou ne soit volée ou détruite...
- actes juridiques consistant à effectuer tout acte intellectuel de sauvegarde de la marchandise notamment présenter les documents d'accompagnement pour faciliter leur déplacement sans entrave, souscrire éventuellement une assurance (rare), engager un personnel d'exécution etc...

d)- Empêchement au transport.

Les entraves à l'exécution du déplacement sont bien prises en compte dans l'Acte uniforme (art.12) reprenant la CMR (art.15) alors que dans le COCC elles sont seulement implicites. Le transporteur doit nécessairement requérir les instructions de l'expéditeur pour savoir la conduite à tenir.

La troisième (3^e) obligation consiste dans la finalisation des prestations du transporteur c'est-à-dire la livraison.

3. La livraison de la cargaison.

Elle est prévue aux articles 13 et 14 de l'Acte uniforme. Du point de vue de la terminologie, on remarquera que les articles 9 et 13 du projet d'Acte uniforme avaient retenu le terme de « délivrance » en lieu et place de celui de « livraison ». Et dans nos observations servies à la CNUDCI lors des débats sur l'élaboration de l'Acte uniforme nous nous étions interrogé sur la pertinence du terme « délivrance » en l'occurrence.

En effet, non seulement la CMR de 1956 dont l'Acte uniforme est le clone utilise le terme « livraison » (cf. art.6, art.13s) mais en droit strict, la « délivrance » est plus appropriée en matière de vente (obligation du vendeur de

délivrer la chose vendue à l'acheteur), la « livraison » en matière d'affrètement (obligation de l'affréteur de restituer le navire au fréteur à la fin du contrat) etc... Et en matière de transport, l'obligation du transporteur de remettre les marchandises à l'arrivée au destinataire, est communément appelée « livraison ». Il n'y avait donc pas lieu d'innover en matière de transport de marchandises par routes sans motifs particuliers.

En définitive, l'Acte uniforme a adopté le terme usuel de « livraison ».

La livraison est le corollaire de la prise en charge c'est-à-dire que c'est l'opération inverse. Il s'agit d'un acte à la fois juridique et matériel par lequel :

- le transporteur remet le corpus de la chose au destinataire ou à son mandataire ou préposé. Dans ce cas, le transporteur doit veiller à vérifier l'identité de ce dernier car toute erreur pourrait être assimilée à une perte totale ; il en est de même s'il dépose les marchandises devant la porte du magasin du destinataire et non à lui même directement ou à son préposé ou mandataire dûment identifié
- le réceptionnaire procède à la vérification et s'il y a lieu émet des réserves contre le transporteur. Pour cela, ils peuvent procéder par une « constatation commune écrite » et à défaut, le réceptionnaire devra envoyer au transporteur une protestation écrite dans un bref délai (voir art.14) ce délai est d'un jour ou sept jour, délais francs, selon que l'avarie est apparente ou non. La notion d'avaries apparentes ou non renvoie à celles de vice caché et de vice apparent.

En tout état de cause, il faut préciser que la livraison doit intervenir au moment convenu ou à défaut de délai précis, à une date raisonnable (cf. art. 13§1) sinon il y a retard (cf. infra Chap. 4).

Mais, il faut dire que le transporteur n'a pas que des obligations, il jouit également d'un certain nombre de droits.

§§2. Les droits du transporteur.

Ces droits du transporteur sont importants et sont réglementés avec beaucoup de précisions contrairement à certains textes. Cela permet au créancier de mettre en œuvre de tels droits en vertu d'un texte (comme dans la CMR). On peut citer parmi ces droits : le droit d'être dédommagé dans certains cas, le droit de prendre des mesures relativement à la cargaison en cas d'empêchement au transport, le droit de rétention et le privilège.

1. Le droit d'être dédommagé dans certains cas.

Il en est ainsi dans un certain nombre de situations notamment :

a)- Au moment de la prise en charge, si l'expéditeur exige du transporteur de procéder à la vérification « du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise », le transporteur aura le droit en contre partie de telles diligences non obligatoires selon l'Acte uniforme d'exiger de son cocontractant de payer les frais occasionnés par de telles vérifications (*cf. art. 10 §3 de l'Acte uniforme*).

b)- Pendant le trajet, si le destinataire a la faculté de disposer de la cargaison en cours de routes et en conséquences de donner au transporteur de nouvelles instructions, l'Acte uniforme confère à ce dernier le droit d'exiger d'être dédommagé à propos des frais et du préjudice que l'exécution de telles instructions peut entraîner (*cf. art. 11§3. a*). Etant bien entendu que cela suppose que l'exécution de ces nouvelles instructions par le transporteur soit possible et que l'original de la LV sur lequel elles sont mentionnées lui soit présenté. Si de telles conditions ne sont pas réunies, le transporteur aura le droit de ne pas déférer à de tels ordres.

c)- En cas d'empêchement au transport, le transporteur qui requiert de nouvelles instructions à l'expéditeur pour savoir la conduite à tenir, pourra exiger d'être remboursé des frais qu'il exposera pour exécuter ces instructions à moins qu'il n'ait commis une faute (*cf. art. 12 §4 de l'Acte uniforme*). Mais aussi s'il arrive que cet empêchement mette fin au transport, il aura droit d'être remboursé des frais occasionnant la conservation et l'entreposage des marchandises (*cf. art. 12 §5 de l'Acte uniforme*).

2. Le droit du transporteur de prendre certaines mesures en cas d'empêchement au transport notamment :

a)- Le droit de décharger la cargaison en cas d'empêchement au transport avéré et de la faire garder par une personne de son choix ; étant entendu qu'il répond du choix porté sur ce gardien (*cf. art. 12§5*).

b)- En cas d'empêchement au transport de marchandises de nature périssable, il lui sera permis de les vendre d'office si jamais les circonstances le justifient (frais de garde et de stockage supérieurs à la valeur de la marchandise). Le produit de la vente sera remis à l'ayant droit déduction faite des frais de vente (*cf. art. 12§6*).

3. Les garanties reconnues au transporteur pour le recouvrement de sa créance et dont la mise en œuvre pourrait donner lieu à l'application de l'Acte uniforme sur les sûretés :

a)- Le droit de rétention peut être exercé par le transporteur sous réserve pour le destinataire de fournir une caution (*cf. art. 13 §3 et art. 15 §3 qui auraient dû d'ailleurs être fondus en un*).

b)- Le privilège du transporteur qui a pour assiette les marchandises transportées et comme créances privilégiées tout ce qui est dû au transporteur dès lors qu'il y a un lien de connexité entre la marchandise et la créance (*cf. art. 15§4*).

Au total, il faut dire que l'exécution de leurs nombreux droits et obligations exposent les parties au contrat de transport amenés à faire face à leurs responsabilités qui en l'occurrence revêtent un certain nombre de particularités du fait au moins de la discrimination opérée entre eux.

Chapitre 4 : La responsabilité des parties.

Comme dans tous les modes de transport, le transporteur routier de marchandises selon l'Acte uniforme n'a pas échappé à la « tyrannie » ou plus précisément à cette forme de discrimination qui fait que les textes ne réglementent à proprement parlé que la seule responsabilité du transporteur (*cf. art. 16 à 23 qui font l'objet du Chapitre IV intitulé d'ailleurs,*

« *responsabilité du transporteur* »). S'agissant de la responsabilité des ayants droit (destinataire et expéditeur), il y est seulement fait allusion dans certains articles, un peu de façon anodine. Nous allons donc examiner successivement la responsabilité des ayants droit à la cargaison puis celle du transporteur.

Paragraphe 1 : La responsabilité des ayants droit à la cargaison.

Le régime de responsabilité des ayants droit à la cargaison n'est pas organisé à l'instar de celui du transporteur. Toutefois, il est possible de faire ressortir, à partir de dispositions éparses dans l'Acte uniforme ou même sur la base du droit commun, le fondement, les causes de cette responsabilité puis les causes d'exonération.

§§1. Le fondement de la responsabilité.

L'Acte uniforme ne se démarque pas du régime classique concédé en l'occurrence aux ayants droit soit par le droit commun soit par les réglementations spécifiques à certains autres modes de transport (*cf. art. 12 et 13 de la Convention de Hambourg du 31 Mars 1978 sur le transport de marchandises par mer*).

En effet, la règle en la matière c'est que l'expéditeur ou le destinataire ne répondent que de leurs fautes prouvées (par le transporteur) c'est donc une responsabilité pour faute prouvée. En conséquence, en aucune manière ils ne peuvent être mis en cause autrement, ce qui leur confère un certain régime de faveur dès lors que la charge de la preuve de la faute pèse sur le transporteur.

§§2. Les causes de responsabilité.

Les ayants droit à la cargaison ne sont responsables que sur la base de la faute prouvée. Et en fait de faute, pouvant leur être imputée, on peut en dénombrer quelques unes qui ressortent des dispositions de l'Acte uniforme.

1. Le vice propre de la cargaison (cf. art. 8§2).

Il vise spécialement une prédisposition de la marchandise à se détériorer du seul fait de son déplacement et pour une cause qui lui est intrinsèquement interne. En conséquence, il s'agit d'une « inaptitude à supporter sans dommages les risques inhérents à un transport effectué dans des conditions normales ». Et à

ce titre, ont été considérés comme constitutifs de vices propres :

- la qualité médiocre de couteaux dits « en acier inoxydable » arrivés totalement oxydés ;
- une insuffisante prérefrigération de denrées périssables ;
- la maladie ou le stress d'un animal ;
- l'évaporation de certains liquides ;
- la présence de larves d'insectes dans une cargaison de légumes secs etc...

Toutefois, certaines spécificités de la cargaison ne suffisent pas à elles seuls à caractériser le vice propre. Il en est ainsi de leur simple « fragilité, de l'absence d'emballage, de la fermentation de liqueurs, de la sensibilité des marchandises à l'humidité » etc...

2. Les fausses déclarations de l'expéditeur.

Celui-ci est tenu de fournir au transporteur des informations exactes et complètes pour permettre à ce dernier de bien exécuter son obligation de conservation de la cargaison pendant leur déplacement.

Par conséquent, les fausses déclarations ou déclarations mensongères de nature à tromper le transporteur sur la nature, la valeur ou la quantité de la marchandise (*cf. art. 8§4, art. 8§2*), les omissions et insuffisance des déclarations (*cf. art. 8§2*) sont de nature à constituer des fautes de l'expéditeur.

3. La mauvaise exécution des obligations.

Les ayants droit peuvent être coupables de mauvaise exécution de leurs obligations contractuelles notamment :

- pour l'expéditeur, une remise tardive de la cargaison dès lors que cette remise est une modalité d'exécution du contrat antérieurement formé **solo consensu**,
- pour le destinataire, l'enlèvement tardif de la cargaison à l'arrivée etc...

4. Les avaries occasionnées au véhicule.

Il peut arriver que la marchandise transportée occasionne des dégâts au véhicule ou aux autres marchandises (d'un autre expéditeur en cas de groupage). Cela peut survenir notamment :

- lors des opérations de chargement ou de déchargement du véhicule par les soins des ayants droit à la cargaison, ainsi « le plancher d'un véhicule qui s'effondre sous le poids d'un engin de manutention » ;

- pour « mauvais arrimage des marchandises occasionnant des dommages au véhicule » en cours de déplacement ;
- « des salissures ; d'une contamination ; l'effet corrosif d'une marchandise mal emballée ou pas emballée ; d'une marchandise spontanément enflammée pour un vice propre occasionnant des dégâts sur le véhicule ; une ruade d'animaux sur le véhicule »,
- pour une immobilisation du véhicule en raison de réparations occasionnées par les dégâts sus évoqués etc...

§§3. Les causes d'exonération.

L'Acte uniforme ne prévoit aucune cause particulière d'exonération au profit des ayants droit ; en conséquence, il faudra convoquer le droit commun de la responsabilité pour voir les conditions dans lesquelles ceux ci peuvent se libérer. Il s'agira notamment de la force majeure, du fait d'un tiers, du fait du transporteur.

Enfin, les situations de responsabilité les plus fréquentes concernent le transporteur car c'est lui qui exécute l'essentiel des prestations inhérentes au contrat de transport.

Paragraphe 2 : La responsabilité du transporteur.

C'est la plus fréquemment mise en cause parce que c'est lui le débiteur du déplacement de la cargaison ; c'est elle que les textes réglementent en détaille et que la doctrine et la jurisprudence ont davantage mis en exergue aussi bien du point de vue du fondement, des causes de responsabilité que des causes d'exonération.

§§1. Le fondement de la responsabilité.

La responsabilité du transporteur a pour fondement en général, une présomption de responsabilité ou une présomption de faute mais rarement une faute prouvée. C'est un régime relativement sévère à son égard.

Certains modes de transport ont opté pour la présomption de faute (transport aérien avec Varsovie : art. 20 ; transport maritime de marchandises selon la Convention de Hambourg : art. 5§1), d'autres pour la présomption de responsabilité (transport maritime de marchandises selon les Règles de La Haye de 1924 : art. 4s) rarement pour la

faute prouvée (cf. *Hambourg notamment en cas d'incendie : art. 5§4*).

En ce qui concerne le présent Acte uniforme, il réglemente le sujet de façon détaillée à travers les quatre (4) paragraphes de l'article 16. En vérité, c'est un texte mal intitulé car en fait de fondement seul le §1 deuxième phrase est véritablement concerné. On peut effectivement retenir de cet article 16 §1 que le « transporteur est responsable des dommages subis par la cargaison pendant la période de transport » c'est-à-dire de la prise en charge jusqu'à la livraison. En effet, ces dommages résulteraient a priori, d'une mauvaise exécution ou d'une inexécution de son obligation de garde et de conservation de la marchandise.

Responsabilité automatique dont il ne saurait se décharger que dans des cas limitativement énumérés (cf. art. 17) et dont il assume le fardeau de la preuve (cf. art. 17 §1).

Cet article 17 §1 conforte d'ailleurs l'idée de la qualification de « présomption de responsabilité ».

§§2. Les causes de responsabilité du transporteur.

La responsabilité du transporteur sera mise en cause lorsqu'il aura failli d'une manière ou d'une autre dans l'exécution de ses obligations et qu'un dommage en aura résulté. Et au titre de ces dommages, l'Acte uniforme a pris en compte des règles classiques en matière de transport à savoir les avaries, les pertes et le retard.

1. Les avaries.

La notion d'avarie désigne une détérioration de l'état physique de la cargaison : marchandise pourrie, mouillée, déchiquetée, cabossée etc... Dans certains modes de transport notamment le transport maritime, on distingue :

- les avaries communes c'est-à-dire les sacrifices ou dépenses exposées pour le salut commun d'un navire et de sa cargaison ; notion propre en matière maritime mais empruntée dans l'aérien par certaines législations notamment le Code de l'Aviation Civile du Sénégal (cf. art. 233).
- les avaries particulières c'est-à-dire les dépenses faites et les dommages soufferts par le navire seul ou par la marchandise.

Seules les deuxièmes entraînent la responsabilité personnelle du transporteur.

Toutefois, en transport terrestre en général, tout dommage souffert par les ayants droit à la marchandise engage la responsabilité du transporteur.

Mais, le projet d'Acte uniforme avait suggéré de prendre en compte une autre notion très usuelle en matière de transport international : il s'agit de la freinte de route curieusement dénommée freinte normale (*cf. art. 17 §1*) c'est-à-dire de la variation de poids entre le départ et l'arrivée due à la pression de charge ou à la variation de température. Mais contrairement à ce que prévoyait le projet, la freinte n'est pas une cause d'exonération du transporteur mais un cas d'irresponsabilité. En effet, la freinte de route évaluée environ à hauteur de 0,6 à 1% selon les usages des places commerciales est un dommage normal dû à la nature de la cargaison et donc non indemnisable. Le préjudice est tolérable et on l'appelle d'ailleurs déchet de route.

La notion a disparu fort justement de l'Acte uniforme et de ce point, il s'agira de se référer aux usages en vigueur en l'occurrence dans le pays de destination.

En principe l'avarie engage la responsabilité du transporteur pour mauvaise exécution de son obligation de conservation de la cargaison.

2. Les pertes.

C'est la situation d'une cargaison embarquée et qui ne sera jamais livrée au destinataire. On distingue la perte totale de la perte partielle encore appelée manquant. Cette perte partielle est révélée le plus souvent par l'état différentiel effectué à l'arrivée et qui est obtenu en faisant le rapport entre la quantité embarquée et celle livrée. Quant à la perte totale, elle désigne l'absence de livraison d'une quelconque quantité de marchandises. Et à cet égard (perte partielle ou totale), l'article 16 §3 est assez explicite quand il prévoit que : « la marchandise (peut être considérée) 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 ou soixante jours après la prise en charge de la marchandise par le transporteur ». Ceci lève toute équivoque ou quiproquo quant au sens à donner à la notion et au délai à

observer pour en tirer des conséquences juridiques.

3. Le retard.

Il s'agit d'une livraison hors délais (*cf. art. 16 §2*). Si le délai a été fixé dans la LV comme le prévoit l'article 4 §2. *f* de l'Acte uniforme, son inobservation suffit pour retenir le retard. Mais, malheureusement, cette mention étant facultative, il arrive souvent qu'elle ne figure pas sur le document de transport et d'ailleurs c'est une situation fréquente. Situation également fréquente en matière de transport aérien où même la réglementation IATA prévoit abusivement, y compris sur les billets d'avion, que les délais ne sont fixés qu'à titre indicatif et qu'ils n'engagent pas le transport ! il s'agit de pratiques **contra legem**, car le retard existe bel et bien et s'il est dommageable, il doit être sanctionné. C'est pourquoi, en l'absence de délai expressément fixé, la jurisprudence a pris l'habitude de retenir la notion de délai raisonnable codifié en législation (*cf. art. 664 du COCC au Sénégal*) et par l'Acte uniforme qui retient « un délai qu'il serait raisonnable d'accorder à un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait » (art. 16 §2 in fine qui correspond à l'article 19 de la CMR). Le juge retrouve ainsi son large et discrétionnaire pouvoir d'appréciation.

Enfin, il faut mentionner que le transporteur est également responsable du fait de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions (*cf. art. 16 §4*). Et entre transporteurs successifs, la règle de la solidarité a été retenue (*cf. art. 23 §2 in fine*).

Toutefois, comme dans tout cas de responsabilité, le transporteur responsable bénéficie d'un certain nombre de causes d'exonération lui permettant de se libérer en tout ou en partie de sa responsabilité.

§§3. Les causes d'exonération du transporteur.

Contrairement à la situation faite aux ayants droit à la cargaison, les causes d'exonération bénéficiant au transporteur sont bien réglementées par l'Acte uniforme dans l'article 17 qui reprend pour l'essentiel les dispositions de la CMR (art. 17 et 18).

1. Considérations générales.

Le texte de l'article 17 est long et il rappelle la tradition juridique anglo-saxon soucieuse de détails contrairement au droit latino-germanique. En vérité, ce texte aurait pu, dans l'espace OHADA qui appartient plutôt au second groupe, être bien plus réduit car bien de ses dispositions nous paraissent superfétatoires dans un Acte uniforme alors même qu'elles se justifiaient dans une Convention internationale.

En effet, les §3 à 7 auraient pu être regroupés en un seul ou même simplement supprimés.

Pour les deux premiers paragraphes, il est possible de les scinder en deux catégories à savoir les causes d'exonération classiques et les causes d'exonération spécifiques.

2. Les causes d'exonération classiques.

Elles sont prévues à l'article 17 §1 qui a été légèrement modifié par rapport au projet mais une modification qui emporte d'importantes conséquences pour le transporteur. il s'agit :

- du fait de l'ayant droit soit qu'il ait commis une faute ou ait donné un ordre dont l'exécution a été génératrice du dommage ;
- le vice propre de la cargaison (cf. supra).
- « les circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait remédier ». Ce texte reprend l'article 17 §2 de la CMR sauf que « remédier » a remplacé « obvier », le projet d'Acte uniforme avait plutôt prévu « la force majeure » : la différence est grande. En effet, dans la conception latino-germanique qui est celle du droit commun OHADA, la force majeure suppose un événement imprévisible, insurmontable et extérieur ou étranger à l'auteur. Et la jurisprudence française a toujours considéré que l'article 17 §2 de la CMR n'exige pas que l'événement qu'il vise soit imprévisible pour l'auteur contrairement au droit interne français. Ainsi, à propos du verglas qui aurait empêché un camion de poursuivre sa route (cf. *Com. 6 Février 1973 JCP 1973.11.17501*) ou d'une agression qui aurait également conduit à une interruption du transport (cf. *Com. 27 Janvier 1981 D82.110*).

On constate que le texte du projet d'Acte uniforme aurait dû être maintenu car correspondant davantage à la tradition juridique en OHADA notamment à l'article 661 du COCC du Sénégal (cf. annexes).

3. Les causes d'exonération spécifiques.

Il s'agit de celles propres au transport de marchandises et prévues par l'article 17 §2. Les différents cas prévus par ce texte considèrent le « risque particulier inhérents » à ce type de transport. En examinant ces causes d'exonération, on se rend compte que dans une certaine mesure le fait générateur du dommage échappait au transporteur et qu'il était davantage rattaché soit au véhicule ou à la marchandise soit aux ayants droit à la cargaison. Et dès que le transporteur établit un lien de causalité entre le dommage et l'un de ces cas, il se trouve exonéré ou à tout le moins il s'opère un renversement du fardeau de la preuve. Mais, il sera déchu du bénéfice de ces causes d'exonération lorsqu'il aura commis une faute inexcusable (art. 21 §1 de l'Acte uniforme) (voir infra Ch. 5 sur la faute inexcusable).

Enfin, lorsque ces causes d'exonération sont jugées inopérantes, il faudra alors passer à la phase d'indemnisation c'est-à-dire la réparation du dommage souffert.

Chapitre 5 : La réparation des dommages

Pour obtenir réparation des dommages subis, le créancier devra saisir la juridiction compétente suivant les prescriptions de l'Acte uniforme (art. 26 et 27) à défaut de règlement amiable. Ce règlement amiable, dans la pratique est très fréquent et différent aussi bien de l'arbitrage, de la médiation ou de la conciliation en ce qu'il ne fait intervenir aucun tiers. Ce sont les parties qui négocient entre elles et trouvent un terrain d'entente.

Si le transporteur est une personne morale, il possède souvent un « service litiges » dont l'objet est de régler à l'amiable les contentieux et d'indemniser les usagers victimes de dommage.

Si ce processus ne prospère pas, le créancier déclenchera l'une des procédures régies par l'Acte uniforme. Il s'agira alors d'apprécier

quelle est la juridiction compétente, dans quel délai le créancier devra-t-il déclencher son action, quelle qualité pourra-t-il faire valoir pour la recevabilité de son action et enfin quel est le quantum de la réparation.

Paragraphe 1 : La juridiction compétente.

L'Acte uniforme a prévu deux voies différentes de règlement des litiges à savoir l'arbitrage et la voie judiciaire.

§§1. Règlement des litiges par voie d'arbitrage.

Le projet d'Acte uniforme comportait le même article 26 alors intitulé « clause d'arbitrage ». Nous avons regretté ce choix dans nos observations faites à l'intention de la CNUDCI et souhaité la suppression pure et simple du texte ou sa reformulation.

La seconde proposition a été retenue à travers l'actuel article 26. Mais elle nous paraît incongrue et superfétatoire. En effet, le droit communautaire OHADA est constitué d'un corpus de textes constituant l'ordonnement juridique applicable dans l'ensemble des Etats membres. Et dans ce corpus, il existe des règles de fond mais aussi des règles de procédure notamment relatives au règlement des différends d'ordre commercial. Et c'est dans ce sens qu'il faut mentionner l'Acte uniforme du 11 Mars 1999 relatif au droit de l'arbitrage. Ce texte rend absolument inutile la référence dans un quelconque autre Acte uniforme à la possibilité de recourir à l'arbitrage. Dans le cas contraire, il faudra que chaque Acte uniforme en comporte ; ce qui est inutile parce que déjà pris en charge par un Acte uniforme qui n'a que ce seul objet. Cela est d'autant plus vrai que l'article 27 §1 réserve expressément le cas de l'arbitrage pouvant être déclenché en vertu d'une Convention d'arbitrage c'est-à-dire une clause compromissoire ou un compromis (cf. *Ibrahima Khalil DIALLO « l'arbitrage commercial interne et international dans l'OHADA, en Côte d'Ivoire, en Guinée et au Sénégal » 1990 p. 75 à 80*).

Au total, et pour tous ces motifs, nous pensons que l'Acte uniforme aurait pu faire l'économie du texte de l'article 26 pour plus de cohérence avec l'ensemble du droit communautaire OHADA. En conséquence, seule la voie judiciaire aurait dû être prévue dès lors qu'il n'existe pas encore d'Acte uniforme sur le sujet.

§§2. Règlement des litiges par voie judiciaire.

L'article 27 de l'Acte uniforme qui régit le sujet a repris le texte correspondant de la CMR de 1956 (cf. art.31 §1 à §4). Le projet avait reproduit la CMR sans changement ce qui nous paraissait comme une méprise de la spécificité du droit OHADA où l'Acte uniforme a d'abord vocation à s'appliquer dans l'ordre interne puis dans les relations inter-Etats.

C'est pourquoi nous avons suggéré une reformulation de l'article 27 du projet pour ne prendre en compte que les transports inter-Etats car la compétence juridictionnelle concernant les transports intérieurs devrait être réglée en référence au droit processuel en vigueur dans chaque Etat (cf. *Code de Procédure Civile*).

L'article 27 de l'Acte uniforme est allé dans ce sens qui prévoit donc la compétence judiciaire dans les transports inter-Etats, les transports internationaux restant soumis à la procédure juridictionnelle de l'Etat du for.

On peut distinguer donc pour les transports inter-Etats, la compétence normale et la compétence exceptionnelle.

1. La compétence judiciaire normale.

L'Acte uniforme en reprenant dans l'article 27 §1 les dispositions de l'article 31 §1 de la CMR a fait des clauses attributives de compétence juridictionnelle la voie normale de saisine des juridictions étatiques. C'est donc le principe et c'est seulement à défaut de Convention d'arbitrage (supra) et de clause d'élection de for que le choix du demandeur peut s'opérer. C'est donc l'option inverse par rapport au droit interne où la voie normale est celle fixée par le Code de procédure civile et la voie d'exception, la clause de prorogation de compétence juridictionnelle.

Au sens de l'Acte uniforme et de la CMR, la clause d'élection de for doit figurer en principe dans la LV mais rien n'interdit qu'elle soit portée sur un acte séparé. En tout état de cause, s'agissant d'une convention des parties, elle doit répondre aux conditions générales de validité des contrats à savoir accepté par tous, bien lisible etc...

Le problème particulier que pose cette clause en droit des transports internationaux, c'est son opposabilité au destinataire qui n'était pas présent lors de la négociation de la clause.

En jurisprudence française, on a pu juger que la clause n'est opposable au destinataire que si et seulement si elle a été portée sur « la LV qui constitue pour lui le seul lien contractuel » (cf. *Cour d'appel de Paris 14 Novembre 1969 B.T. 1969.363*), la même position étant adoptée en matière maritime (cf. *Com. 26 Mai 1992 BTL 1992. 476 – et Com. 29 Novembre 1994 DMF 94.209*) ; ce qui est conforme au mécanisme de la stipulation pour autrui adopté en l'occurrence (cf. *Com. 1^{er} Février 1955 D. 1956.338 la Cour de cassation ayant considéré en l'occurrence qu'en vertu de la stipulation pour autrui, le destinataire est tenu de se soumettre à toutes les dispositions contractuelles qu'il a accepté*).

Mais la pluralité de défendeurs constitue une situation qui a été jugée comme étant de nature à faire échec à ladite clause d'élection de for notamment au Sénégal en matière de transport international de marchandises par mer (cf. *Ibrahima Khalil DIALLO « Nemo censetur ignorare legem : à propos du Blandine Delmas » in Revue EDJA n° 16 pages 3s et in « Contentieux maritime devant le juge » Tome 1 p. 274 à 288*). Cette jurisprudence que nous avons condamnée ne semble pas convaincante d'autant plus que dans les transports internationaux, la pluralité d'intermédiaires dans la chaîne de transport est telle que dans tout procès, il est facile de créer une pluralité de défendeurs même de mauvaise foi c'est-à-dire uniquement pour faire échec à la clause. Et d'après l'Acte uniforme, (art. 27 §1), cette clause d'élection de for peut renvoyer à une quelconque juridiction de n'importe quel pays même non membre de l'OHADA. De ce point de vue, il s'est démarqué, peut être involontairement, du texte de la CMR pour lequel la clause d'élection de for ne peut désigner qu'une juridiction d'un « pays contractant ». La différence est substantielle.

2. La compétence exceptionnelle.

C'est seulement à défaut de clause contraire prévue par les parties dans la LV que le créancier demandeur à l'action pourra saisir à son choix le tribunal du domicile du défendeur (art.27 §1-a) ou celui du lieu de la prise en charge ou de la livraison (art. 27 §1-b). La mise en œuvre de tels critères peut donner lieu à la saisine de juridictions étrangères à l'OHADA. Les §2, 3 et 4 de l'article 27 auraient peut être pu ne pas y figurer mais ils ont l'avantage

d'exister et de lever toute équivoque pour le juge en matière d'interprétation dès lors que l'Acte uniforme est d'application obligatoire dans chaque Etat membre de l'OHADA nonobstant toute disposition interne contraire, antérieure ou postérieure (cf. *art. 10 Traité de Port-Louis*).

La deuxième question à aborder après la juridiction compétente est relative au délai pour agir.

Paragraphe 2 : Le délai pour agir.

En matière de transport, il est fréquent que le demandeur soit soumis à différents types de délais pour saisir la juridiction compétente et en ce sens, on distingue en général la fin de non recevoir et le délai de prescription.

§§1. La fin de non recevoir.

C'est le délai de réclamation imparti aux ayants droit à la cargaison pour envoyer un avis écrit au transporteur en vue de protester. Les articles 14 §4 et 25 §2 ne visent en effet que les actions dirigées contre le transporteur ; en d'autres termes, quand c'est ce dernier qui est demandeur en réparation, il ne se verra opposé aucune fin de non recevoir.

Il y a fin de non recevoir dans deux cas :

- Lorsque, en cas de retard à la livraison, le transporteur n'a reçu aucun avis écrit en guise de protestation dans un délai de vingt et un (21) jours (cf. *art. 14 §4*). En général, il s'agit de délai franc. Ce texte, repris de l'article 30 §3 de la CMR n'existait pas dans le projet. Il faut préciser que l'absence d'envoi d'avis écrit au transporteur en l'absence de constat commun des dommages n'opère pas forclusion mais emporte simplement présomption de livraison conforme (cf. *art. 14 §2 et 3 correspondant à l'art. 30 §1 et 2 de la CMR*).
- Lorsque la livraison a été effectuée l'action en justice ne peut être recevable que si et seulement si une réclamation écrite a été envoyée au transporteur dans les soixante (60) jours de la livraison (art. 25 §2) mais par rapport au cas précédent sur le retard, ces 60 jours ne semblent concerner que les cas d'avaries ou de manquants.
- A défaut de livraison c'est-à-dire pour les cargaisons perdues, le précédent délai

est allongé à six (6) mois après la prise en charge.

L'inobservation de tels délais prive le créancier demandeur de toute action en justice. Mais si jamais il a procédé à toutes les diligences requises, il pourra alors profiter du délai de prescription.

§2. La prescription.

Elle est prévue par l'article 25 §1 qu'il faut compléter par les dispositions de l'article 21 §1. la lecture de ces textes permet de relever de véritables distorsions par rapport au droit commun interne. Il y a comme une véritable confusion entre l'art. 25 et l'art.21 §1.

1. Considérations générales.

En effet, l'article 21 §1 prive le transporteur du bénéfice de la prescription prévue par l'article 25 du même Acte uniforme en cas de faute inexcusable. Car c'est bien la définition de la faute qualifiée d'inexcusable en jurisprudence qu'a repris l'Acte uniforme en l'occurrence empruntant les mêmes termes que la CMR (art. 29 §1) ou la Convention de Varsovie de 1929 en matière de transport aérien (art. 25) et celle de Hambourg en matière de transport maritime de marchandises (art. 8 §1). Mais l'innovation c'est la prohibition faite au transporteur d'avoir à invoquer (en cas de faute inexcusable) le délai de l'article 25 sans préciser le délai de substitution. Cela voudrait-il dire qu'en cas de faute inexcusable du transporteur l'action en réparation est imprescriptible (!) ou à tout le moins elle doit être celle de droit commun en matière commerciale c'est-à-dire quinquennale (5 ans) conformément à l'article 18 de l'Acte uniforme sur le droit commercial général ?

Il ne le semble pas car l'exception visée par l'article 25 §1 dans sa deuxième (2^e) phrase vise également un cas de faute que la jurisprudence assimile à la faute inexcusable il s'agit du dol ou de la faute équipollente au dol.

On est donc porté à penser dans ce méli-mélo que l'adjonction de la prescription dans l'article 21 §1 est une simple coquille d'autant plus que les textes dont l'Acte uniforme est le clone n'en comporte pas (Cf. art. 29 §1 de la CMR).

Ce serait donc une erreur de rédaction qui se serait glissée dans l'article 21 §1 à propos de la prescription et il faudrait s'en tenir à l'article 25 §1.

Toutefois, si la jurisprudence considère que la faute inexcusable (art. 21 §1 in fine) n'est pas assimilable au dol (art. 25 §1 in fine), dans ce

cas la question restera entière et on pourra retenir ce qui a été développé plus haut à savoir que l'art. 21 §1 vise le délai quinquennal de droit commun, l'imprescriptibilité étant inconcevable en l'occurrence.

2. La longueur du délai.

L'Acte uniforme a retenu un délai annuel (1 an) dans les situations de faute simple ou lourde et un délai triennal (trois ans) en cas de dol ou de faute équivalente au dol.

- D'abord concernant le délai d'un an, l'Acte uniforme n'a fait que reprendre la CMR (art. 32); ce que nous avons regretté car dans tous les autres modes de transport ce délai est de deux ans (transport aérien, l'art. 29 de Varsovie, transport maritime art. 20 §1 de Hambourg). Seule la vieille Convention de 1924 en matière de transport connaissenté fixe ce délai à 1 an comme la CMR de 1956 et le COCC (art. 666).

Il aurait été souhaitable dans une politique globale d'harmonisation des délais avec les autres modes de transport et de protection des ayants droit à la cargaison de retenir un délai de deux ans.

- Ensuite, en cas de dol ou de faute équivalente au dol, ce délai est allongé à trois ans comme dans la CMR (art. 32 §1). Dans les systèmes juridiques français et des Etats de l'OHADA, c'est une grande première. En effet, jamais la gravité de la faute du débiteur n'a pu influencer sur la longueur du délai de prescription en matière civile et commerciale. C'est seulement en matière pénale que cela était admis (différence de délais pour les crimes, les délits et les contraventions) et cela avec un fondement juridique précis.

Désormais, il faut intégrer cette nouvelle conception. **La seule difficulté, c'est qu'il appartient au juge de déterminer ce qu'est une faute dolosive !**

Enfin on remarquera que ce délai ne semble concerner que l'action dirigée contre le transporteur c'est comme si ce dernier ne peut en exercer lui-même ou que dans son cas il faut se référer au délai de droit commun.

3. Le régime de la prescription.

Il s'agit du régime de droit commun c'est-à-dire que le délai est susceptible d'interruption et de suspension (même si l'Acte uniforme n'a pas repris les termes de la CMR sur cet aspect) avec les effets juridiques qui y sont attachés. La renonciation est également possible mais seulement après expiration du délai. La troisième (3^e) question à résoudre après celle du délai pour agir, est la qualité pour agir.

Paragraphe 3 : La qualité pour agir.

En principe, en matière contractuelle, toutes les parties au contrat ont qualité pour agir y compris en matière de transport successif (le transporteur qui a accepté la lettre de voiture : cf. art. 23 §1). Mais, dans les transports internationaux ce qui a souvent posé problème c'est la situation du destinataire réel c'est-à-dire celui à qui appartient certainement la cargaison mais dont le nom n'apparaît pas sur la LV.

Après avoir constamment rejeté son action en justice, l'Assemblée Plénière de la Cour de Cassation française l'avait admise à l'occasion d'un transport maritime international de marchandises en l'enfermant dans des conditions précises à savoir que le demandeur soit seul à avoir souffert du dommage dont il demande réparation (cf. à propos de l'arrêt *MERCANDIA Ass. Plén. 22 Décembre 1989 JCP 90.11.21503 note Philippe Delebecque. Ibrahima Khalil DIALLO « La mer comme mère du droit : à propos des ensembles contractuels » in LEX n° 170 également in « Contentieux maritime devant le juge » Tome 1 page 20) Cette décision se fonderait sur la notion de tiers intéressé (cf. *Christian Larroumet « L'action de nature nécessairement contractuelle et la responsabilité civile dans les ensembles contractuels » in JCP 89.éd.E. ch. n°15430*).*

Toutefois, pour les recours des transporteurs entre eux, l'Acte uniforme (art. 24 §3) permet des aménagements contractuels de nature à enrayer toute action en justice.

Enfin, la dernière question concerne le quantum de la réparation.

Paragraphe 4 : Le quantum de la réparation.

Concernant le montant de l'indemnité, il y a également une discrimination entre parties au contrat de transport dès lors que le sort des ayants droit n'est pas le même que celui du transporteur.

§§1. La réparation intégrale.

Elle est appliquée aux ayants droit à la cargaison. C'est un peu comme la contrepartie de la responsabilité pour faute prouvée à laquelle ils sont soumis. Ils devront donc, si cette responsabilité est établie et faute de bénéficiaire de cause d'exonération, réparer l'intégralité du dommage souffert par le demandeur sans possibilité de limitation.

Un sort différent est réservé au transporteur.

§§2. La limitation de responsabilité.

La limitation de responsabilité nécessite que l'on examine successivement le sens du principe, sa mise en œuvre et enfin la déchéance du bénéfice de la limitation.

1. Le sens du principe.

Dans les transports internationaux, tous modes, l'indemnisation des usagers par le transporteur est réglementée sur la base du principe dit de la limitation de responsabilité contrairement au droit commun de la réparation intégrale (qui est illimitée. Cette règle vaut même pour le transport de passagers. Toutefois, dans les législations nationales, l'option est dès fois différente ; ainsi au Sénégal, le COCC ne prévoit pas de limitation légale mais plutôt une limitation conventionnelle c'est-à-dire contractuelle laissée à la libre discrimination des parties sous réserve que la limitation ne soit pas dérisoire (cf. art. 663 du COCC). Le COCC prohibe par contre toute limitation même par voie contractuelle de la responsabilité du transporteur de passagers (cf. art. 647 du COCC).

Cette limitation de responsabilité a été adoptée à juste titre par l'Acte uniforme (art. 18s correspondant aux articles 23 à 29 de la CMR de 1956). Elle signifie donc que le transporteur dont la responsabilité a été régulièrement établie ne sera pas condamné à indemniser l'intégralité du préjudice souffert par la victime mais seulement jusqu'à hauteur d'un montant fixé par l'Acte uniforme. On comprend dès lors que l'appellation consacrée de « limitation de responsabilité » est un abus de langage et qu'il serait plus exact de dire « limitation de la réparation » car la responsabilité fut-elle totale, entière et exclusive, il n'en demeure pas moins que le quantum de l'indemnité sera limité sauf cas de déchéance. Mais, aussi bien en doctrine, en jurisprudence qu'en législation on

s'accorde sur l'emploi du terme « limitation de responsabilité ».

Il faut dire que les transports internationaux constituent l'une des rares matières dans lesquelles cette règle est adoptée (également la responsabilité en matière d'accident de la route avec le Code CIMA, la responsabilité du propriétaire du navire).

L'une des explications que l'on donne à cette faveur accordée au transporteur pour lui permettre de bénéficier de cette limitation malgré l'ampleur de sa responsabilité se trouve dans le risque inhérent à son activité.

2. La mise en œuvre du principe de limitation de responsabilité.

La mise en œuvre de la limitation de responsabilité est prévue aux articles 18 et 19 de l'Acte uniforme (cf. art. 23, 24, 25, 26 et 27 de la CMR). Elle permet d'examiner un certain nombre de règles :

a)- La monnaie de référence.

Le projet d'Acte uniforme avait comme monnaie de référence, le DTS ou Droit de Tirage Spécial. Le DTS est une monnaie internationale fictive servant de référence au Fonds Monétaire International (FMI) calculée sur la base d'un panier de monnaies très fortes dont le dollar US, le Yen, la livre sterling, le franc français, le mark. Il est soumis aux fluctuations des monnaies qui le composent et peut être évalué en monnaie locale dans chaque Etat membre. Ainsi, à titre d'exemple, 1 DTS équivaut environ à 837 FCFA.

Mais nous avons marqué notre étonnement quant à l'adoption du DTS dans l'espace OHADA où l'écrasante majorité des Etats membres ont le FCFA comme monnaie commune (14/16) ; seule la République de Guinée et les Comores ont des monnaies propres, respectivement le franc guinéen et le franc comorien. Nous avons suggéré l'adoption du FCFA comme monnaie de référence, ce qui est de nature à faciliter le calcul de l'indemnité ; d'autant plus que l'Acte uniforme s'applique dans les transports intérieurs (Kaolack-Dakar au Sénégal – Kaye-Bamako au Mali – Parakou-Malanville au Bénin...). La référence au DTS, pour tous ces motifs, n'était pas opportune. A propos de la conversion dans les monnaies autres que le FCFA, l'article 19 §4 nous paraît trop restrictif en ce qu'il ne vise que les transports inter-Etats n'ayant pas le FCFA en commun.

Quid alors du transport intérieur dans un Etat comme les Comores ou la République de Guinée : un transport entre Kankan et Zérékoré, Labé et Conakry ne donnera certainement pas lieu à une limitation exprimée en FCFA ! On constate que là aussi le texte est mal formulé.

b)- Le montant de l'indemnité.

Le projet d'Acte uniforme avait fixé le montant à 8,33 DTS par kilogramme de poids brut soit environ 7.000 FCFA ; montant ramené à 5.000 FCFA. Il peut paraître dérisoire mais en comparaison aux autres modes de transport, c'est un montant raisonnable même s'il est largement inférieur à celui de la CMR fixé à 8,33 DTS (cf. art. 23 §3).

c)- Le calcul de l'indemnité.

Le projet d'Acte uniforme (art. 19 §1) reprenant la CMR (cf. art. 23 §2 et 4) avait fait référence pour le calcul de l'indemnité au cours en bourse en vue de déterminer la valeur de la marchandise. C'était une véritable **aberratis ictus** tout au moins pour les transports intérieurs voire les transports inter-Etats et internationaux en Afrique. Cette valeur de la cargaison sera déterminée désormais avec comme seule référence leur prix courant sur le marché avec comme éléments entrant dans le calcul notamment le prix d'achat de la marchandise, le coût du transport appelé fret, les droits de douane etc...le calcul devant prendre en compte les intérêts de l'indemnité à hauteur de 5%.

d)- Le cas de la déclaration d'intérêt .

C'est une règle très fréquente en matière de transport internationaux de marchandises ; elle est prévue par l'article 18 §2 (cf. art. 26 §2 de la CMR). L'expéditeur prudent et diligent la fera toujours insérer dans la LV même s'il doit payer un supplément de prix. Cela lui permettra de se faire indemniser à concurrence du montant ainsi initialement déclaré.

e)- Le cas du retard à la livraison.

En cas de retard, l'article 18 §4 exige du transporteur de payer en sus de l'indemnité pour perte et avarie susmentionnée, une indemnité supplémentaire ne devant pas dépasser le prix du transport si et seulement si l'utilisateur établit la preuve que le dit retard lui a causé un dommage.

Ces règles relatives à la mise en œuvre du principe de la limitation de responsabilité du transporteur montrent à suffisance que l'Acte uniforme s'est davantage focalisé sur les transports internationaux et inter-Etats que sur les transports intérieurs. Car ses dispositions en l'occurrence sont difficilement applicables pour les transports intérieurs.

Enfin, il faut retenir que toutes ces faveurs vont tomber comme un château de carte si jamais le transporteur commet une faute inexcusable : c'est la déchéance.

3. La déchéance du droit à la limitation de responsabilité.

La règle de limitation de la responsabilité est conçue comme une faveur accordée au transporteur prudent et diligent dont l'activité est sujette à risques. De ce point de vue, il ne mérite pas cette indulgence si jamais il adopte un comportement différent et inexcusable. L'article 21 de l'Acte uniforme définit cette faute (*cf. art. 29 de la CMR*) de la même manière qu'en transport aérien (art. 25 de Varsovie) et maritime (*cf. art. 8 de la Convention de Hambourg*). Il s'agit d'un « acte ou d'une omission commis (par le transporteur) soit avec l'intention de provoquer la perte, l'avarie ou le retard soit témérairement et en sachant que cette perte, cette avarie ou ce retard en résulterait probablement ». La jurisprudence française a qualifié cette faute, de faute inexcusable (*cf. Cour d'appel d'Aix en Provence 13 Octobre 1987 GP 1988.277. Cass. Civ. 20 Décembre 1988 Bull. Civ. I p. 251. Cass. Belge 27 Janvier 1977 D1978. Ch. VII.31*).

La déchéance s'explique par le fait que la faute inexcusable (différente de la faute lourde) marque le degré intolérable de **temebilita** dont le transporteur a fait preuve.

Si le transporteur est déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité, la conséquence normale de cette sanction c'est qu'on revient au droit commun de la réparation intégrale.

CONCLUSION

L'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par routes vient combler des lacunes dans la plus part des Etats membres de l'OHADA et complète le dispositif existant dans certains autres. Toutefois, il faut admettre qu'en reprenant la CMR de 1956, il a plus réglementé les transports inter-Etats et internationaux que les transports intérieurs.

Dans ce dernier cas en effet on aura du mal à l'appliquer.

Cela veut dire que sa rédaction aurait pu être améliorée pour convenir davantage à la vocation normale de tout Acte uniforme c'est-à-dire régir les relations internes et les relations inter-Etatiques et, à titre subsidiaire, les relations internationales.

Pour la Primauté du Droit.

Pr. Ibrahima Khalil DIALLO

CAS PRATIQUE N°1

Youssef et Zaccaria sont deux opérateurs économiques nigériens ; le premier est spécialisé dans le négoce et l'import-export de marchandises diverses et le second, un des plus grands transporteurs de marchandises de la sous-région, exploite un réseau de véhicules des Etablissements Zaccaria et frères.

En Janvier 2004, Zaccaria accepte d'acheminer pour le compte des établissements Zaccaria une cargaison de colas destinée à un de ses clients basés à Kano et trois (3) citernes de gaz oil pour la mairie de Zinder.

Youssef avait acquis la cola dans les magasins El Hilal à Alger (contrat Ex works : EXW) alors qu'il avait acheté le gazoil en coût et fret (C×F). Les deux types de cargaison furent transportés dans deux véhicules différents le Zaccaria 1 et le Zaccaria 2 avec établissement de lettres de voiture signées des deux parties. Mais, ayant constaté une pénurie de cola à Zinder et Maradi, Youssef intime à Zaccaria ordre de faire décharger cette cargaison dans ces deux villes dans la perspective, pour lui, de maximiser son bénéfice. Quant au chargement de gaz oil, il fut bloqué à la frontière Algéro-Nigérienne pour défaut de document de douane. La mairie de Zinder s'impatiente pour recevoir livraison en vain tandis que Haïfa de Kano se plaint de ne pas avoir reçu sa cargaison de cola commandée à Youssef depuis novembre 2003.

- **Identifier et qualifier les différents rapports juridiques,**
- **Déterminer les textes applicables,**
- **Dire si la mairie de Zinder et Haïfa peuvent exiger livraison.**

CAS PRATIQUE N°2

Depuis le naufrage du bateau M/S « Le Joola », le transport par route est devenu le seul moyen de relier Dakar (Capitale du Sénégal) et Ziguinchor (Capitale de la région sud du Sénégal).

Le 25 août 2004, le transporteur routier « Casamance Express », qui fait la liaison entre ces deux villes, embarque des commerçants avec leurs tonnes de produits du cru qui seront écoulés dans la capitale. Lors de la traversée du fleuve Gambie (en territoire gambien), la chaloupe tombe en panne dans les eaux et il fallut plus de 12 heures pour réussir le dépannage à la suite d'un remorquage jusqu'au rivage. Le « Casamance Express » continuera son parcours mais avec bien des difficultés pour le conducteur qui subira les injures et autres insanités des passagers outrés du fait de la fatigue du voyage suite aux tracasseries en Gambie. Arrivé à Mbour, à quelques soixante kilomètres de Dakar, le « Casamance Express » décida, pour éviter les embouteillages à l'entrée de la capitale, d'emprunter le nouveau paquebot « Le Gorée » mis en circulation par une société de transport maritime sur le trajet Mbour-Dakar par mer. C'est au débarquement à quai à Dakar que certains sacs contenant des mangues appartenant à Moussa furent totalement détériorés par les dockers en charge du débarquement et que le fût d'huile de palme de Marième, une habituée du « Casamance Express », déversa son liquide tout le long du quai.

Idy, un jeune étudiant en 4^{ème} année de droit à la Sorbonne se rendra également compte que sa valise qui contenait son passeport ne lui sera pas livrée parce qu'introuvable ; ce qui ne lui permettra plus de prendre l'avion dès le lendemain pour se rendre à Paris où il doit passer sa seconde session d'examen (le surlendemain).

Marième qui a essayé de convaincre le « Casamance Express » de les dédommager à l'amiable a vu ses prétentions rejetées au motif,

en ce qui la concerne, que son huile de palme a pollué l'espace portuaire ; qu'en conséquence, le Port infligera « une amende » au « Casamance Express » pour infraction de grande voirie.

Le « Casamance Express » conclut en définitive en renvoyant ses passagers à aller se plaindre «là où ils veulent, il n'en a rien à cirer ».

Excédé, Idy propose à Moussa et Marième de lui laisser le temps de réfléchir pour faire un rapport en vue de saisir le Tribunal Régional de Dakar. Il pensa alors à plusieurs arguments :

- la traversée de la Gambie lui inspira de retenir le caractère international du transport du fait du flux et du flux à travers les frontières ;
- il oscilla aussi l'éventualité d'une application de la nouvelle loi du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande en vue de faire condamner le bateau ;
- il hésita ensuite entre l'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route et le COCC etc....

Il fut embrouillé par son trop plein d'arguments juridique.

Que doit-il faire pour mettre en cause la responsabilité de ceux qui les ont transportés ?

CAS PRATIQUE N°3

Monsieur Sanogo, grand industriel Burkinabé dont le groupe possède une usine de transformation de blé en a fait importer 12.000 tonnes de France. Le blé acquis en CFA en vertu d'un crédit documentaire irrévocable et confirmé ouvert dans les livres de la Banque de Développement du Faso (BDF) sera confié à la Société de Transport du Burkina (STB) pour acheminement sur Bobo-Dioulasso et Ouagadougou via Tema (Ghana). Dans le contrat conclu entre monsieur Sanogo et la STB, il était stipulé :

« valeur du blé = 10.000 \$ - départ = Toulouse – livraison = Bobo-Dioulasso le

05.01.2004 et Ouagadougou le 08.01.2004 – Règlement des différends = arbitrage commercial devant le Tribunal de Marseille. »

Mais compte tenu de la congestion du port de Tema, le navire fut dérouté sur Cotonou où le blé sera déchargé pour être embarqué sur le train en partance pour Parakou car la STB a voulu éviter l'état défectueux des routes. La marchandise arrivera à Bobo-Dioulasso et Ouagadougou respectivement le 31.01.2004 et le 06.02.2004.

Toutefois, avant livraison à Ouagadougou, l'un des camions fut nuitamment attaqué par les voleurs à la grande gare routière ; plusieurs tonnes furent pillées.

Très remonté contre ce qu'il appelle le défaut de professionnalisme de la STB, monsieur Sanogo saisit le Tribunal de Ouagadougou au mépris des dispositions du contrat. L'avocat de la STB accepta d'y défendre son client. La BDF sur la base du crédit documentaire invoqua la tierce détention pour exiger que son client mette en œuvre la procédure d'arbitrage, ce que ce dernier refusa fort du soutien de son avocat. Le tribunal de Ouagadougou fut alors saisi.

Quelle pourrait être son attitude dans cette affaire ?
