



Organisation pour l'Harmonisation en Afrique
du Droit des Affaires (O.H.A.D.A.)

Ecole Régionale Supérieure de la Magistrature
(E.R.SU.MA.)

**FORMATION DE JURISTES CAMEROUNAIS
EN DROIT OHADA**

du 11 au 22 avril 2011

L'INFORMATION DANS LE CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Par :

Pr. AKAM AKAM André,

*Agrégé des Facultés de droit,
Doyen de la Faculté des Sciences
Juridiques et Politiques
de l'Université de Ngaoundéré
(Cameroun)*

L'information dans le contrat de transport de marchandises par route

Le droit commun des contrats à l'épreuve du droit OHADA¹

Par

André AKAM AKAM
Agrégé des Facultés de Droit
Université de Yaoundé II (Cameroun).

1. Faut-il se féliciter ou non de la multiplication des contrats spéciaux qui instaurent des règles propres et parfois dérogoires au droit commun des contrats ? Dans un article au titre fort évocateur², M. Bruno Oppetit paraît répondre par la négative lorsqu'il dénonce d'une manière générale « *la prolifération de statuts spéciaux et de revendications d'autonomie par telle ou telle discipline, qui opère une régression certaine, par l'insécurité ainsi créée du fait de l'extrême difficulté éprouvée à agencer l'articulation des règles générales et des règles spéciales* ». D'autres auteurs³, par contre, trouvent dans les principes nouveaux contenus dans nombre de dispositions spéciales, une source d'enrichissement et de renouvellement du droit des contrats. Sans qu'il soit nécessaire de prendre parti dans ce débat, force est cependant de relever que la théorie générale du contrat a subi, ces dernières décennies, de nombreuses atteintes ou mutations du fait des règles applicables à certains contrats spéciaux ou prévues dans certaines matières⁴. Ce constat, qui est incontestable en droit français, peut aussi être fait, dans une certaine mesure, pour le droit OHADA⁵, et particulièrement pour le droit du contrat de transport de marchandises par route.

¹ Cette étude doit beaucoup aux observations et suggestions pertinentes des Professeurs M. Fabre-Magnan (Université Panthéon-Sorbonne, Paris I) et S. Sana-Chaillé de Nere (Université Montesquieu, Bordeaux IV).

² *Les tendances régressives dans l'évolution du droit contemporain*, in Mélanges D. Holleaux, Litec, 1990, p. 317.

³ M. CABRILLAC, *Remarques sur la théorie générale du contrat et les créations récentes de la pratique commerciale*, in Mélanges G. Marty, 1978, p. 235 ; Ph. JESTAZ, *L'évolution du droit des contrats spéciaux dans la loi depuis 1945*, in *L'évolution contemporaine du droit des contrats, Journées Savatier 1985*, p. 117 ; Ph. REMY, *Droit des contrats : questions, positions, propositions*, in *Le droit contemporain des contrats*, 1987, p. 271 ; A. BELLOIR, *Théorie générale des contrats spéciaux*, thèse Paris II, 2002.

⁴ V. F. DREIFUSS-NETER, *Droit de la concurrence et droit commun des contrats*, RTD civ., 1990. 369 ; Ph. MALAURIE, *Droit de la concurrence et droit des contrats*, D. 1995, chron., p. 51 ; B. OPPETIT, *La liberté contractuelle à l'épreuve du droit de la concurrence*, Rev. Sc. Mor. et pol, 1995, p. 241 ; J. CALAIS-AULOY, *L'influence du droit de la consommation sur le droit des civil des contrats*, RTD civ., 1994. 239 ; J-F. MONTREDON, *La théorie générale du contrat à l'épreuve du nouveau droit des procédures collectives*, JCP. E. 1988.II. 15156 ; M-H. MONSERIE, *Aperçu sur les rapports récents de la confrontation du droit des procédures collectives et du droit des obligations*, in Mélanges Jeantin, 1999, p. 429 ; Y. GUYON, *Le droit des contrats à l'épreuve du droit des procédures collectives*, in Mélanges J. Ghestin, 1999, p. 407 ; C. BRUNETTI-PONS, *La spécificité du régime des contrats en cours dans les procédures collectives*, RTD com., 2000. 783 ; G-H. CAMERLYNCK, *L'autonomie du droit du travail*, D. 1956, chron., p. 23 ; G. COUTURIER, *Les techniques civilistes et le droit du travail*, D. 1975, chron., p. 221 ; P-Y. VERKINDT, *Le contrat de travail. Modèle ou anti-modèle du droit civil des contrats ?* in *La nouvelle crise du contrat* (sous la dir. de Ch. Jamin et D. Mazeaud), Dalloz, 2003, p. 197. Pour une synthèse de l'évolution du droit des contrats, v. Ph. MALAURIE, *Le droit civil des contrats à la fin du XXème siècle*, in Mélanges M. Cabrillac, 1999, p. 187 ; D. MAZEAUD, *Le nouvel ordre contractuel*, Rev. contrats, 2003, p. 295.

⁵ L'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires a été instituée par un Traité signé à Port-Louis (Ile Maurice) le 17 octobre 1993 et entré en vigueur le 18 septembre 1995. V. G. DE LAFOND, *Le Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique*, Gaz. Pal, 20-21 septembre 1995, doctr. p. 2 ; P-G POUGOUE, *Présentation générale et procédure en OHADA*, PUA (Yaoundé), 1998.

2. L'Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route (ci-après AUCTMR) a été adopté le 22 mars 2003 à Yaoundé (Cameroun) et est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2004⁶. Il régit les transports routiers nationaux et internationaux entre les seize pays membres⁷ de l'OHADA, abrogeant ainsi les règles de droit interne jusque là applicables dans chaque Etat partie⁸. Pour l'essentiel, l'AUCTMR s'inspire largement de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (ci-après CMR) signée à Genève le 19 mai 1956, reproduisant la plupart de ses règles sur la formation et l'exécution du contrat de transport, la définition des obligations des parties ou encore le régime de responsabilité du transporteur. Cependant, sur de nombreux points ou dans certaines matières, il s'écarte de la CMR soit en énonçant des règles originales⁹, soit en empruntant d'autres dispositions au droit maritime¹⁰ et/ou au droit aérien¹¹. Il en est notamment ainsi des règles relatives à l'information entre les différentes parties au contrat de transport.

3. Par quelques aspects, l'AUCTMR illustre parfaitement cette tendance du droit des contrats spéciaux à instaurer des règles propres qui empiètent ou s'écartent du droit commun des contrats. D'abord, la plupart de ses dispositions ont un caractère d'ordre public¹², ce qui restreint sérieusement la liberté contractuelle des parties¹³. Ensuite, certaines de ses dispositions semblent consacrer un « *pouvoir de modification unilatérale* » du contrat en reconnaissant à l'expéditeur ou au destinataire de la marchandise le droit d'en disposer en cours de route, « *notamment en demandant au transporteur d'arrêter le transport, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui indiqué sur la lettre de voiture* »¹⁴. Ainsi se confirme en quelque sorte « l'idée que la rigidité

⁶ V. Journal Officiel de l'OHADA, n° 13 (31 juillet 2003), p. 3. Pour son commentaire, v. N. LACASSE, J. PUTZEYS, *L'Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route*, Dr. eur. Transp. 2003, p. 673 ; M. BROU KOUAKOU, *Le nouveau droit des contrats de transport de marchandises par route dans l'espace OHADA*, Penant 2003, p. 394. En raison de cette entrée en vigueur récente, il sera exclusivement fait recours à la jurisprudence française faisant application de la CMR qui a inspiré l'AUCTMR.

⁷ Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée, Guinée Bissau, Guinée Equatoriale, Mali, Niger, Sénégal, Tchad et Togo.

⁸ L'article 10 du Traité relatif à l'harmonisation en Afrique du droit des affaires dispose que « *les Actes uniformes sont directement applicables et obligatoires dans les Etats parties nonobstant toute disposition contraire de droit interne, antérieure ou postérieure* ». V. J.O. OHADA, n° 4 (1^{er} novembre 1997), p. 1 ; J. ISSA-SAYEGH, *La portée abrogatoire des actes uniformes de l'OHADA sur le droit interne des Etats parties*, Revue Burkinabé de droit, n° 39-40 (n° spécial) 2001, p. 51.

⁹ Sur ces différences entre l'AUCTMR et la CMR et les critiques suscitées par le choix de l'OHADA de ne pas adopter simplement et purement les règles de la CMR, v. LACASSE et PUTZEYS, *op. cit.* p. 680 et s.

¹⁰ Il s'agit notamment de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924 (ci-après *Convention de Bruxelles de 1924*).

¹¹ Il s'agit de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (ci-après *Convention de Varsovie de 1929*).

¹² V. art. 28 al. 1 de l'AUCTMR qui déclare : « *est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions du présent Acte uniforme* ».

¹³ En tout cas, nombre d'obligations du contrat de transport sont imposées par la loi. On peut alors se demander, en reprenant un auteur, si le contrat de transport est encore la chose des parties ! v. B. FAGES, *Nouveaux pouvoirs. Le contrat est-il encore la « chose » des parties ?* in *La nouvelle crise du contrat*, *op. cit.*, p.153. Sur la liberté contractuelle, v. J-M MOUSSERON, *Un principe de départ : la liberté contractuelle*, Cah. dr. ent. 1995/2, p. 5.

¹⁴ V. art. 11 de l'AUCTMR qui subordonne cependant l'exercice de ce droit à trois conditions : d'abord l'expéditeur doit présenter original de la lettre de voiture portant les nouvelles instructions et dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des instructions ; ensuite, l'exécution des instructions doit être possible et ne doit ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise, ni porter préjudice aux autres expéditeurs ; enfin, les instructions ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

du lien contractuel doit composer avec sa nécessaire flexibilité »¹⁵. Enfin, l'AUCTMR prévoit des règles relatives à l'information qui ne sont pas sans incidences sur la théorie générale du contrat. Ce sont elles qui sont au centre de la présente étude.

4. En cette période où l'obligation d'information est reconnue comme relevant de l'exigence de bonne foi et/ou de transparence dans les relations contractuelles¹⁶, il importe d'observer qu'il y a bien longtemps que le droit des transports lui a accordé une place importante¹⁷. Déjà, fût-ce de manière implicite, l'article 5, livre I du titre XII de l'ordonnance de la marine de Colbert d'août 1681 instaura une obligation d'information en faisant obligation au marchand d'adresser une protestation au maître du navire ou à ses assureurs, à peine d'irrecevabilité de son action, en cas de dommage arrivé à la marchandise. Cette obligation sera reprise par les articles 105 et 435 du Code de commerce applicables respectivement aux transports terrestre et maritime¹⁸. C'est en matière de transport international que l'affirmation de l'obligation d'information deviendra plus nette. D'abord en matière maritime, la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 devait imposer à l'expéditeur de faire un certain nombre de déclarations au transporteur concernant notamment la marchandise¹⁹ d'une part, et au destinataire de donner un avis écrit des pertes ou dommages²⁰ au transporteur, soit au moment de la livraison, soit au plus tard dans les trois jours de la délivrance, d'autre part. Ensuite, la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 régissant le transport aérien international reprendra les mêmes exigences²¹ ainsi que la Convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route²².

5. Il apparaît ainsi que l'obligation d'information existe bien en droit des transports. On peut alors s'étonner que les principales études consacrées à l'obligation d'information (ou de renseignements) en matière contractuelle en général²³ ne lui aient pratiquement porté aucun intérêt ou l'aient simplement ignoré. En tout cas, force est de constater que le régime juridique de l'information dans le contrat de transport n'a pas véritablement été étudié et ce, quel que soit le mode de transport considéré, contrairement à d'autres conventions ou matières²⁴. Un tel « ostracisme » est manifestement injustifié car les règles prévues par le

¹⁵ V. D. MAZEAUD, *Le nouvel ordre contractuel*, Rev. contrats, 2003. 235 ; A. NGNABEUYEU LENTA, *Le contrat de transport des marchandises par route OHADA*, mémoire DEA, Université de Yaoundé II, 2003, et notam. p.55 et s.

¹⁶ Sur l'exigence de transparence, v. N. VIGNAL, *La transparence en droit privé des contrats (Approche critique de l'exigence)*, thèse, éd. PUAM. 1998 ; Ph. MALAURIE, *Transparence-secret : Droit à l'information*, Ann. Seine, 1997, n° 1, p. 7 ; J. MESTRE, *La transparence en droit des contrats*, RJ com. 1993 (n° spécial, La transparence), p. 82.

¹⁷ V. A. AKAM AKAM, *Les réserves à la livraison. Etude des diligences des réceptionnaires dans les transports maritimes, terrestres et aériens*. Thèse (dactyl) Aix-Marseille III, 1991.

¹⁸ M. DROUOT, *Les fins de non-recevoir des articles 105 et 435 du Code de commerce au profit des transporteurs*, thèse Lyon, 1901.

¹⁹ V. art. 3 al.5 et art. 4 al.5.

²⁰ V. art. 3 al. 6.

²¹ V. art. 8, 16 al. 1 et 26.

²² V. art.6 et 30.

²³ V. notamment M. FABRE-MAGNAN, *De l'obligation d'information dans les contrats. Essai d'une théorie*, LGDJ, 1992 ; J. ALISSE, *L'obligation de renseignements dans les contrats*, thèse Paris, 1975 ; Y. BOYER, *L'obligation de renseignements dans la formation du contrat*, thèse AIX, 1977 ; M. de JUGLART, *L'obligation de renseignements dans les contrats*, RTD civ., 1945. 1 ; C.de LEYSSAC, *L'obligation de renseignements dans les contrats*, in *L'information en droit privé (sous la dir. de Y. Loussouarn et P. Lagarde)*, LGDJ. 1978, p. 305.

²⁴ V. par ex. en droit de la consommation : DOMENACH-LACOUR, *L'information du consommateur*, thèse Lyon, 1978 ; P. BOUZAT, *L'obligation d'informer le consommateur*, RTD com., 1973. 630 ; B. BONJEAN, *Le droit à l'information du consommateur*, in *L'information en droit privé, ibid*, p. 347 ; Ph MALINVAUD, *La*

droit des transports en matière d'information entre les cocontractants traduisent un véritable « pragmatisme législatif » dans la détermination du contenu et de la finalité des rapports contractuels, et ne peuvent, par conséquent, laisser le droit commun indifférent. Aussi, l'ambition de la présente étude est modestement de montrer que ces règles, et particulièrement celles instituées par le droit OHADA, participent, à leur manière, de ce « *nouvel ordre substantiel* » qui est l'une des dimensions du « *nouvel ordre contractuel* » qu'un auteur a si bien décrit²⁵.

6. Les obligations relatives à l'information qui pèsent sur les parties au contrat de transport de marchandises par route sont d'origine légale. Elles sont de deux sortes.

D'une part, l'AUCTMR impose des obligations d'information à l'expéditeur, au transporteur et au destinataire. Pour l'essentiel, elles concernent l'opération de transport. Par exemple, il s'agit, pour l'expéditeur, de faire un certain nombre de déclarations concernant la marchandise dans la lettre de voiture ; pour le transporteur d'aviser l'expéditeur en cas de défaut d'emballage apparent ou connu de lui au moment de la prise en charge de la marchandise, ou encore d'aviser le destinataire de l'arrivée de la marchandise ; pour le destinataire d'aviser le transporteur de l'existence de dommage, perte ou retard à la livraison. Cependant, l'obligation d'information concerne aussi certaines opérations, tels l'assurance et le dédouanement de la marchandise, qui sont accessoires au transport.

D'autre part, l'AUCTMR impose spécialement au transporteur, en cas d'empêchement au transport ou d'empêchement à la livraison, l'obligation de s'informer auprès de l'expéditeur ou de l'ayant droit à la marchandise pour recevoir les instructions nécessaires. C'est dire que l'information légale a un spectre large.

7. Il serait cependant erroné de croire que l'obligation d'information dans le contrat de transport routier de marchandises a exclusivement une source légale. En effet, il faut rappeler que parmi les « *nouveaux devoirs des contractants*²⁶ » imposés par la jurisprudence aux parties au contrat, figure l'obligation d'information ou de renseignement fondée sur le principe général de bonne foi contractuelle²⁷. Chaque partie, en vertu de l'obligation de

protection des consommateurs, D. 1981, chron., p. 49 ; en matière de vente : V. CHRISTIANOS, *Conseils, modes d'emploi et mise en garde en matière de vente de meubles corporels. Contribution à l'étude de l'obligation d'information*, thèse Paris II, 1985 ; en matière informatique : A. BERTRAND, *L'obligation de conseil et de renseignements en droit de l'informatique en 1986*, Expertises 1986, p. 114 ; en droit des sociétés : J. VEZIAN, *Le droit à l'information des actionnaires*, in *L'information en droit privé*, *ibid.*, p. 221 ; R. BAILLOD, *L'information des administrateurs de sociétés anonymes*, RTD com., 1990. 1 ; J.P. BOUERE, *L'information du conseil d'administration*, JCP. E. 1992.I. 190 ; I. URBAIN-PARLEANI et M. BOIZARD, *L'objectif d'information dans la loi du 24 juillet 1966*, Rev. sociétés 1996. 447 ; I. URBAIN-PARLEANI, *Les nouvelles obligations d'information des dirigeants envers les actionnaires*, Rev. sociétés, 2001. 781 ; J.K. ADOM, *Le secret des affaires et la participation des salariés à la gestion de l'entreprise*, Bull. Joly 2003. 113 ; pour le contrat de travail : B. SAUMADE, *L'obligation de renseignements en droit du travail*, thèse Montpellier, 1982 ; B. TEYSSIE, *L'information du salarié*, Dr. soc. 1981. 239 ; en matière bancaire : J-F CLEMENT, *Le banquier, vecteur d'informations*, RTD com. 1997. 203 ; pour les marchés financiers : M. BOIZARD, *Les nouvelles obligations d'information des dirigeants envers le marché*, Rev. sociétés, 2001. 799 ; C. MALECKI, *Informations sociales et environnementales : de nouvelles responsabilités pour les sociétés cotées ?* D.2003, chron. p. 818 ; en matière pénale : C. KRIEF-VERBAERE, *Les obligations d'information dans le droit pénal des affaires*, RTD com. 1999. 583.

²⁵ D. MAZEAUD, *ibid.*, p. 310 et s..

²⁶ J-P CHAZAL, *Les nouveaux devoirs des contractants. Est-on allé trop loin ?* in *La nouvelle crise du contrat*, *op. cit.*, p.99 ; Y. PICOD, *L'exigence de bonne foi dans l'exécution du contrat*, in *Le juge et l'exécution du contrat*, PUAM, 1993, p. 57.

²⁷ Le rôle de la bonne foi en matière contractuelle est particulièrement mis en valeur par les tenants de la théorie dite du *solidarisme contractuel*. V. notam. C. THIBIERGE-GUELFUCCI, *Libres propos sur la transformation du droit des contrats*, RTD civ. 1997, 357 ; D. MAZEAUD, *Loyauté, solidarité, fraternité, la nouvelle devise*

contracter de bonne foi²⁸, doit fournir à l'autre toutes les informations qui peuvent avoir une influence sur la conclusion ou l'exécution du contrat. Les parties au contrat de transport sont bien évidemment soumises à cette obligation lorsque les circonstances l'exigent. Ainsi, au-delà des obligations spéciales d'information imposées par l'AUCTMR, elles sont tenues, à un moment ou à un autre de l'opération de transport, d'une obligation générale d'information portant sur des faits ou éléments susceptibles d'avoir une incidence soit sur le consentement de l'une des parties (obligation précontractuelle d'information), soit sur l'exécution du contrat (obligation contractuelle d'information)²⁹.

8. En imposant des obligations légales d'information aux parties au contrat de transport de marchandises par route, l'AUCTMR paraît poursuivre des objectifs apparemment contradictoires. D'un côté, sans doute soucieux de donner un contenu concret à l'obligation de bonne foi contractuelle, il édicte une double exigence en matière d'information qui se décline soit en une *obligation d'informer* qui procède du devoir de loyauté³⁰, soit en une *obligation de s'informer* qui se justifie par la diligence minimum que l'on peut exiger de tout contractant et particulièrement d'un professionnel, c'est-à-dire de l'idée « *de non vigilantibus non curat praetor* » (I). D'un autre côté, prenant certainement en compte l'utilité économique du contrat de transport, l'AUCTMR ne prévoit pas la nullité comme sanction du manquement à l'obligation d'information, lui préférant des sanctions qui assurent, en principe, la survie du contrat (II). Dans cette double démarche, le législateur OHADA tente finalement une difficile conciliation entre la *recherche du juste* (fondée sur des considérations d'ordre moral) et la *recherche de l'utile* (motivée par une logique d'efficacité économique) en matière contractuelle³¹.

I

Le dualisme des exigences relatives à l'information

9. L'AUCTMR institue une sorte de « *réseau d'informations* » entre les parties au contrat de transport dont la finalité est moins de rechercher une quelconque égalité d'accès à l'information que de favoriser la réalisation optimale du transport envisagé. Chaque contractant est à la fois débiteur d'une obligation d'information et créancier d'un droit à l'information envers l'un ou l'autre de ses cocontractants. Mais, en réalité, les exigences de l'AUCTMR sont duales. D'une part, elles imposent une obligation générale d'information à toutes les parties au contrat de transport (A). D'autre part, elles font spécialement obligation au transporteur de s'informer auprès de l'un ou l'autre de ses cocontractants dans certaines circonstances (B).

contractuelle ? in Mélanges F. TERRE, 1999, p. 603 ; Ch. JAMIN, *Plaidoyer pour le solidarisme contractuel*, in Mélanges J. GHESTIN, LGDJ, 2001, p. 441 ; Ch. JAMIN et D. MAZEAUD (sous la dir. de), *La nouvelle crise du contrat*, Dalloz, 2003 ; J. CEDRAS, *Liberté-Egalité-Contrat. Le solidarisme contractuel en doctrine et devant la Cour de cassation*, in Rapport de la Cour de cassation 2003, p. 215 ; L. GRYNBAUM et M. NICOD (sous la dir de), *Le solidarisme contractuel, mythe ou réalité ?* Economica, 2004.

²⁸ B. JALUZOT, *La bonne foi dans les contrats. Etude comparative des droits français, allemand et japonais*, thèse, éd. Dalloz, 2001, notam. p. 377, n° 1326.

²⁹ J. GHESTIN, *L'obligation précontractuelle de renseignements en droit français*, in *Le contrat aujourd'hui : comparaisons franco-anglaises*, LGDJ, 1987, p. 171 ; M. FABRE-MAGNAN, *op. cit.*, n° 281 et s, qui rejette le critère chronologique fondé sur l'apparition de l'obligation d'information par rapport à la formation du contrat et distingue plutôt l'obligation d'information ayant une incidence sur le consentement d'un contractant de celle ayant une incidence sur l'exécution du contrat.

³⁰ Y. PICOD, *Le devoir de loyauté dans l'exécution du contrat*, LGDJ, 1989.

³¹ Sur ces notions, V. J. GHESTIN, *L'utile et le juste dans les contrats*, D. 1982. chron., p. 1.

A) L'obligation générale d'informer à la charge de toutes les parties

10. Le contrat de transport est un contrat à trois personnages. Au départ, il est conclu entre l'expéditeur et le transporteur, mais à l'arrivée, il devient un contrat à trois parties par l'adhésion du destinataire de la marchandise³². Sur chacune des parties pèse à un stade ou à un autre de l'opération de transport, une obligation de donner certaines informations à l'un ou l'autre de ses cocontractants. Ces informations concernent soit les opérations de transport proprement dites (1), soit les opérations connexes au transport (2).

1- Les informations relatives aux opérations de transport proprement dites

11. Les informations que doivent fournir l'expéditeur, le transporteur et le destinataire concernent toutes les étapes de l'opération de transport, à savoir la prise en charge (a), le déplacement et la livraison de la marchandise (b).

a) La prise en charge de la marchandise

12. Le contrat de transport est un contrat consensuel, ce qui signifie qu'il est formé dès l'instant où les parties tombent d'accord sur les conditions de transport³³. C'est au cours du processus de formation du contrat que les parties discutent normalement de tous les aspects de l'opération envisagée et doivent échanger un certain nombre d'informations concernant notamment la marchandise à déplacer ou les conditions de son transport. A cet effet, Si l'AUCTMR insiste particulièrement sur les informations que l'expéditeur doit fournir au transporteur, celui-ci n'en est pas pour autant exempté de toute obligation d'information. Il faut envisager successivement les obligations de l'un et l'autre.

13. L'obligation de l'expéditeur de fournir des informations ou instructions au transporteur procède des dispositions de la loi ou de l'exigence générale de bonne foi dans la formation du contrat de transport.

14. Aux termes de l'article 8 alinéa 1^{er} de l'AUCTMR, « l'expéditeur fournit au transporteur les informations et les instructions prévues à l'article 4 alinéa 1 de c) à h) ci-dessus et, le cas échéant, celles prévues à l'alinéa 2 du même article ». Ce texte vise donc deux sortes d'informations : les informations obligatoires et les informations facultatives.

Les informations obligatoires concernent les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire, les lieu et date de la prise en charge de la marchandise et lieu prévu pour la livraison, la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, la

³² Sur les justifications de la qualité de partie au contrat du destinataire, v. J. et E. ESCARRA, J. RAULT, *Traité théorique et pratique de droit commercial. Les contrats commerciaux*, Sirey, 1955, n° 833, 881 et s ; J. VALLASAN, *Livraison et adhésion du destinataire au contrat de transport*, Petites affiches, 29 avril 1994, n° 51, p. 11 ; Ph. DELEBECQUE, *Le destinataire de la marchandise : tiers ou partie au contrat de transport*, D. affaires. 1995, p. 189 ; J-P. TOSI, *L'adhésion du destinataire au contrat de transport*, in Mélanges Ch. Mouly, 1998. p. 175. Le destinataire n'est considéré comme partie au contrat que lorsqu'il entre en possession de la marchandise (Com., 6 oct. 1992, Bull. civ. IV, n° 300 ; Dijon, 24 sept. 2002, JCP E 2003, n° 10, p. 395). Ainsi, en cas de perte totale de la marchandise en cours de transport, la jurisprudence considère que le destinataire est privé de la possibilité d'adhérer au contrat de transport. Contra, v. R. RODIERE, *Droit des transports terrestres et aériens*, 2^e éd. 1977, n° 365. L'auteur considère que le contrat de transport est, dès le départ et par essence, un contrat à trois parties.

³³ V. art. 3 de l'AUCTMR qui dispose que « le contrat de transport de marchandise existe dès que le donneur d'ordre et le transporteur sont d'accord pour le déplacement d'une marchandise moyennant un prix convenu ».

dénomination reconnue des marchandises dangereuses³⁴, le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros, le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise, les instructions requises pour les formalités de douane (art. 4 al. 1 c-h).

Quant aux *informations facultatives*, il peut s'agir de : l'interdiction de transbordement, la déclaration de la valeur de la marchandise, l'indication du délai dans lequel le transport doit être effectué ou du délai de franchise pour le paiement des frais d'immobilisation du véhicule (art. 4 al. 2). Par ailleurs, l'article 4 alinéa 3 précise que « *les contractants peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre mention qu'ils jugent utile* ».

Qu'elles soient obligatoires ou facultatives, ces informations sont communiquées au transporteur sous la forme de mentions faites sur la lettre de voiture³⁵ qui est normalement établie après l'accord des parties³⁶.

15. Outre les informations expressément requises par l'AUCTMR, l'expéditeur doit, en vertu de *l'obligation générale de bonne foi*³⁷ qui pèse sur tout contractant, fournir au transporteur toutes informations utiles c'est-à-dire des informations qui peuvent avoir une incidence, soit sur son consentement, soit sur l'exécution du contrat de transport, dès lors que ces informations ne vont pas de soi³⁸. Ainsi, il doit le cas échéant, donner au transporteur les informations nécessaires en ce qui concerne les conditions de manipulation, de manutention ou de transport de la marchandise. A cet effet, la marchandise peut être munie d'étiquettes écrites ou comportant des symboles facilement compréhensibles par le transporteur et qui lui indiquent les précautions à prendre au cours des différentes phases de l'opération³⁹. S'agissant particulièrement des marchandises dangereuses, l'expéditeur doit normalement y apposer des étiquettes de danger conformes à la réglementation, indélébiles, bien lisibles ou visibles⁴⁰.

En tout état de cause, la jurisprudence française souligne bien l'existence d'une telle obligation d'information, en l'absence d'un texte précis, lorsqu'elle décide par exemple que l'expéditeur doit signaler au transporteur toutes les particularités non apparentes de la

³⁴ En vertu des dispositions de l'art. 1^{er} alinéa 2, les marchandises dangereuses sont normalement exclues du champ d'application de l'AUTCMR, à la différence des prévisions de la CMR. L'art. 22 de ce texte prévoit que l'expéditeur qui remet au transporteur des matières dangereuses doit lui signaler la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indiquer éventuellement les précautions à prendre. On peut regretter que l'acte uniforme n'ait pas simplement repris ces exigences alors même que ses articles 2 (f), 6 (1-f) et 8 (3) en font mention. Sur le problème du transport des marchandises dangereuses en droit OHADA, v. M. BROU KOUAKOU, *op.cit.*, p. 394 et s ; N. LACASSE, J. PUTZEYS, *op. cit.*, p. 688.

³⁵ La lettre de voiture est l'écrit qui constate le contrat de transport de marchandises (v. art. 2 (d) AUCTMR En raison du caractère consensuel du contrat de transport, la lettre de voiture ne constitue qu'un simple instrument de preuve de l'existence dudit contrat. Celui-ci peut d'ailleurs être prouvé par tous moyens. V. Civ, 1^e, 18 juil. 1966, B.T. 1966, p. 286.

³⁶ L'AUCTMR n'indique pas clairement celui qui doit établir la lettre de voiture. En effet, si l'article 5 alinéa 2 laisse penser qu'il s'agirait du transporteur lorsqu'il prévoit que l'original est remis à l'expéditeur, une copie étant conservée par le transporteur et une autre accompagnant la marchandise, l'article 10 en obligeant le transporteur à procéder à la vérification de l'exactitude des mentions portées par l'expéditeur, semble indiquer que c'est ce dernier qui doit établir la lettre de voiture. Il y a donc comme une contradiction entre les deux textes précités. En définitive, il faut s'en remettre à la convention des parties.

³⁷ V. Y. PICOD, *L'exigence de bonne foi dans l'exécution du contrat*, in *Le juge et l'exécution du contrat*, PUAM, 1993, p.77.

³⁸ Par ex, l'expéditeur peut signaler les particularités non apparentes de la marchandise ou porter sur le document de transport la mention indiquant que le destinataire est autorisé à disposer de la marchandise en cours de route.

³⁹ Il convient de préciser que l'acte uniforme ne contient aucune disposition relative à l'étiquetage ou au marquage des marchandises. Sur l'importance de l'étiquetage en général, v. L. BIHL, *Les règles de l'étiquette*, Gaz.pal.(mercredi 21et jeudi 22 novembre 1973).

⁴⁰ En droit français, l'expéditeur qui néglige d'apposer les étiquettes de danger réglementaires commet une faute de nature à engager sa responsabilité contractuelle (v. Aix-en-Provence, 30 oct. 1974, B.T. 1975, p. 323), voire délictuelle ou pénale.

marchandise et susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution ou la sécurité du transport⁴¹.

16. L'importance des informations exigées de l'expéditeur ne fait aucun doute pour le transporteur, le destinataire et même pour les tiers.

D'abord, s'agissant du *transporteur*, il convient de relever que les déclarations de l'expéditeur faites avant la conclusion du contrat, notamment celles relatives à la nature, au nombre de colis et au poids brut ou à la quantité de la marchandise, peuvent, d'une part, lui permettre non seulement de s'engager en connaissance de cause⁴², mais aussi de choisir les moyens de transport appropriés (par ex. le type de véhicule à utiliser) ou de fixer la rémunération de ses prestations⁴³; d'autre part, de connaître les risques éventuels qu'il encourt en acceptant une marchandise dangereuse au transport et, par conséquent, de prendre les dispositions ou précautions qu'exigent une bonne exécution du transport. Par ailleurs, lorsqu'il s'agit de documents, espèces ou marchandises de grande valeur, les déclarations de l'expéditeur doivent être de nature à attirer l'attention du transporteur sur la nécessité de les soumettre à une surveillance et à des conditions de transport particulières.

Ensuite, s'agissant du *destinataire*, il faut dire que les déclarations de l'expéditeur l'intéressent car il ne pourrait élever des protestations ou faire des réserves complètes, précises et motivées relativement à l'état (avaries) ou à la quantité (pertes ou manquants) des marchandises qu'en fonction des mentions portées sur la lettre de voiture⁴⁴. En effet, pour faire échec à la présomption de livraison conforme de la marchandise, le destinataire doit faire des réserves en cas de pertes ou d'avaries. Or, pour le faire correctement, il doit s'appuyer sur les mentions de la lettre de voiture décrivant l'état et la quantité de la marchandise au moment de sa prise en charge par le transporteur.

Enfin, les informations fournies par l'expéditeur intéressent aussi *les tiers*. Il s'agit notamment des déclarations relatives aux marchandises dangereuses qui concernent directement leur sécurité. Ainsi, les étiquettes de danger alertent sur les risques encourus, attirent l'attention ou invitent à la prudence. Par ailleurs, en cas de survenance d'un sinistre, elles peuvent faciliter l'intervention des secours en permettant aux services compétents de choisir les moyens de protection ou de prévention appropriés.

17. S'agissant du transporteur, l'AUCTMR ne lui impose pas expressément une obligation d'information dans la période précédant la prise en charge de la marchandise. Cela peut surprendre dans la mesure où certaines opérations⁴⁵ que l'expéditeur doit faire intéressent directement le transporteur. En outre, certaines marchandises peuvent être soumises à des conditions de transport spécifiques. Malgré ces remarques, une certaine doctrine⁴⁶ ainsi que quelques décisions judiciaires⁴⁷ rendues en droit français (où le problème se pose de la même

⁴¹ Par ex. il doit attirer l'attention du transporteur sur : la grande sensibilité d'une marchandise (Com., 23 nov. 1970, B.T. 1971, p. 39) ; la fragilité particulière d'une pièce de machine (Paris, 10 juin 1969, B.T. 1969, p. 227) ; la hauteur anormalement élevée du centre de gravité d'une machine logée dans une caisse (Com., 5 juil. 1977, B.T. 1977, p. 402).

⁴² De telles informations ont ou peuvent avoir une incidence sur son consentement. Elles ont donc un caractère utile pour le transporteur. Sur la détermination d'un fait utile pour le contractant, v. M. FABRE-MAGNAN, *op.cit.*, n° 175 et s.

⁴³ En effet, si le fret est en général convenu entre les parties, il tient compte de la nature et surtout du poids de la marchandise.

⁴⁴ Paris, 13 janv. 1983, B.T. 1983, p. 243.

⁴⁵ V. infra, n° 18.

⁴⁶ R. Rodière, *B.T.* 1979, p. 474.

⁴⁷ Com., 12 oct. 1981, B.T. 1981, p. 576 qui décide que le transporteur n'a pas à attirer l'attention de l'expéditeur sur l'existence d'une limitation d'indemnité et sur les moyens d'y échapper. V. aussi, Com., 24 oct. 1995, cité in Lamy transport 2004, tome 2, Jurisprudence, n° 1303, p. 627 : « *Le contrat de transport ne met à la*

manière) affirment que le transporteur n'est tenu d'aucun devoir d'information à l'égard de l'expéditeur. Une telle position doit être nuancée en tenant compte de la qualité du cocontractant du transporteur.

En effet, lorsque l'expéditeur est un commerçant, c'est-à-dire un professionnel ayant des compétences techniques certaines, on peut considérer que le transporteur n'est tenu d'aucune obligation d'information ou de conseil à son égard. Il est possible de dire qu'il n'existe aucune inégalité entre les deux parties en matière d'accès à l'information⁴⁸. En revanche, lorsque l'expéditeur n'est pas un professionnel, le transporteur, en tant que professionnel, est normalement tenu de le renseigner sur tous les éléments susceptibles d'avoir une incidence sur l'exécution du contrat de transport.

L'obligation d'information du transporteur existe donc bien dans certains cas. En tout cas, elle peut se manifester sous différentes formes.

18. La prise en charge est normalement précédée par les opérations d'emballage, de conditionnement, de marquage et d'étiquetage de la marchandise qui incombent toujours à l'expéditeur. En l'absence dans l'AUCTMR de règles précises sur la manière dont ces opérations⁴⁹ doivent être exécutées, l'expéditeur doit se conformer aux usages du commerce, c'est-à-dire réaliser un emballage et un conditionnement conformes à ce qui se fait généralement dans la profession et capables de supporter les contraintes d'un transport effectué dans les conditions normales⁵⁰.

Le transporteur n'intervient pas dans ces opérations et n'est en principe tenu d'aucun devoir de renseignements ou de conseil à l'égard de l'expéditeur. Toutefois, l'AUCTMR prévoit à l'article 7 alinéa 2 que « lorsqu'au moment de la prise en charge, un défaut d'emballage apparent ou connu du transporteur présente un risque évident pour la sécurité ou l'intégrité des personnes ou des marchandises, le transporteur doit en aviser la personne responsable de l'emballage et l'inviter à y remédier ». Il y a là une double obligation propre au droit des transports OHADA⁵¹, qui repose sur la prise en compte de l'impératif de sécurité dans le transport et devant lequel les intérêts particuliers du transporteur doivent s'incliner⁵².

La première obligation du transporteur est une obligation d'information au sens étroit du terme. Il s'agit, lorsqu'il reçoit la marchandise en vue du transport et qui constate un défaut d'emballage apparent ou connu, d'en informer l'expéditeur ou toute personne ayant eu la responsabilité de l'emballage. Une telle obligation d'information procède de l'exigence de loyauté dans l'exécution du contrat.

La deuxième obligation dépasse la simple information. Elle consiste, pour le transporteur, à inviter l'expéditeur à remédier au défaut d'emballage dénoncé. Elle s'apparente quelque peu à une obligation de mise en garde (ou obligation d'attirer l'attention) ou à une obligation de

charge du transporteur aucune obligation de conseil à l'égard du donneur d'ordre sur les conséquences d'une absence de déclaration de valeur pour un envoi soumis à un contrat type ».

⁴⁸ Beaucoup d'auteurs n'admettent l'existence d'un devoir d'information que dans le cas d'inégalité d'accès des deux parties à l'information. En ce sens, v. par ex. G. RIPERT, *La règle morale dans les obligations civiles*, L.G.D.J., 4^e éd., 1949, n° 48 et s.; M. EL GHARBI, *La justification de l'obligation d'information : contribution à l'étude de la moralisation du droit des contrats*, RRJ.Droit prospectif, 2004/1, p. 723 et s., notam. p. 734.

⁴⁹ V. art. 7 al. 1 qui indique simplement que l'expéditeur doit emballer la marchandise de manière adéquate.

⁵⁰ V. par ex. Paris, 7 juil. 1982, B.T. 1982, p. 430; 7 mai 1991 (Hasenkamp internationale transporte c/ Meridian) cité au Lamy transport, *ibid*, n° 1315.

⁵¹ En effet, il n'existe pas de disposition équivalente dans la CMR.

⁵² Il convient de rappeler que le transporteur peut refuser toute chose dont il n'entend point assurer le transport lorsqu'elle présente des risques. Les principes de la liberté contractuelle et de la liberté du commerce justifient une telle prérogative. L'art. 7 al. 2 *in fine* précise effectivement que le transporteur n'est pas tenu de transporter la marchandise si, après l'avis, il n'est pas remédié au défaut d'emballage dans un délai raisonnable.

conseil⁵³. Aussi, en tant que professionnel, le transporteur ne doit pas se limiter à dénoncer le vice d'emballage à l'expéditeur. Il doit l'inviter à y remédier, voire lui suggérer les moyens pour y parvenir. Il y a là une exigence de collaboration à laquelle il ne saurait se soustraire.

19. Le chargement qui consiste à placer et à disposer les marchandises sur ou dans le véhicule, est l'opération qui matérialise la prise en charge physique de la marchandise par le transporteur⁵⁴. S'il est généralement effectué par le transporteur, il peut cependant arriver que le chargement soit exécuté par l'expéditeur. Dans ce cas, celui-ci procède normalement aux opérations matérielles en toute indépendance. D'ailleurs, le transporteur n'est pas tenu d'y assister. Cependant, dans la mesure où le chargement intéresse l'intégrité de la marchandise et la sécurité de la circulation routière, le transporteur ne peut pas rester indifférent. Il est pratiquement tenu d'un devoir de renseignement à l'égard de l'expéditeur.

En effet, le transporteur doit exécuter le contrat de bonne foi. A ce titre, il doit fournir à l'expéditeur, avant le commencement ou au cours du chargement, les renseignements (ou instructions) pouvant permettre une bonne exécution de cette opération, notamment les indications nécessaires au respect du Code de la route en matière de sécurité routière (charge utile, positionnement ou répartition des marchandises à l'intérieur du véhicule, dimensions ou hauteur des colis). Il s'agit donc de communiquer à l'expéditeur tous renseignements de nature à éviter que le chargement du véhicule soit une cause de danger ou de dommage pour le transporteur lui-même, les marchandises ou les tiers.

Telles sont les obligations d'information qui incombent transporteur dans la phase de prise en charge de la marchandise. Il en supporte davantage lors du transport de la marchandise.

b) Le déplacement et la livraison de la marchandise

20. Dès la prise en charge effective⁵⁵ de la marchandise, le transporteur supporte diverses obligations d'information à l'égard de l'expéditeur ou du destinataire, que ce soit au cours du déplacement qu'à l'arrivée de la marchandise à destination. Par contre, l'obligation d'information du destinataire n'existe qu'à compter de la réception de la marchandise.

21. Les obligations que l'AUCTMR impose au transporteur sont effectivement variées. D'abord, l'article 7 alinéa 2 dispose que « *lorsqu'au moment de la prise en charge, un défaut d'emballage apparent ou connu du transporteur présente un risque évident pour la sécurité ou l'intégrité des personnes ou des marchandises, le transporteur doit en aviser la personne responsable de l'emballage et l'inviter à y remédier* ». Ensuite, il est tenu d'aviser l'ayant droit à la marchandise en cas de bris d'emballage au cours du transport⁵⁶. Par ailleurs, lorsque l'expéditeur ou le destinataire⁵⁷, usant du droit de disposer de la marchandise en cours de

⁵³ Sur la distinction des obligations de renseignement, de conseil et de mise en garde, V. M. FABRE-MAGNAN, *op.cit.*, n° 464 et s qui considère qu'il simplement de différents degrés de l'obligation d'information. Dans le même sens, A. CHIREZ, note sous Civ, 6 avr. 1976, D. 1976. 514 et *notam.* p516.

⁵⁴ Il faut d'ailleurs préciser que l'AUCTMR, comme la CMR, ne consacre aucune disposition au chargement, et est donc muet sur la détermination de celui qui en a la responsabilité matérielle. Il faut alors se référer à la convention des parties.

⁵⁵ Selon le Doyen RODIERE, *op. cit.*, n° 384, la prise en charge est l'acte juridique par lequel le voiturier accepte la marchandise au transport. Le moment exact de cette prise en charge doit être déterminé car il constitue l'instant auquel commence à courir la garantie du transporteur.

⁵⁶ Art. 7 al. 3.

⁵⁷ Le destinataire obtient ce droit dès l'établissement de la lettre de voiture et à condition que mention y soit faite (v. art. 11 al. 2).

route, apporte des modifications aux conditions du transport⁵⁸, le transporteur doit, au cas où l'exécution des instructions reçues est de nature à entraver l'exploitation normale de son entreprise ou porter préjudice à d'autres expéditeurs ou destinataires, *aviser immédiatement* celui-ci de l'impossibilité de les exécuter⁵⁹. De même, le transporteur *doit sans délai aviser* soit l'ayant droit à la marchandise en cas d'empêchement au transport, soit l'expéditeur en cas de difficulté à la livraison⁶⁰. Enfin, aux termes de l'article 13 alinéa 2, « *après l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le transporteur est tenu d'aviser le destinataire de l'arrivée de la marchandise⁶¹ et du délai qui lui est imparti pour son enlèvement, à moins que la livraison de la marchandise ne s'effectue à la résidence ou à l'établissement du destinataire* ». L'avis d'arrivée qui peut être écrit ou oral⁶² fait courir le délai d'enlèvement de la marchandise.

Toutes ces obligations d'information se justifient par l'urgence car il existe un risque de dommage soit pour les personnes, soit pour le matériel ou les marchandises. Le transporteur doit donc se montrer diligent dans l'information de l'expéditeur ou de l'ayant droit à la marchandise. Ceux-ci peuvent alors prendre rapidement les mesures nécessaires ou donner les instructions utiles à la sauvegarde de ses intérêts.

22. En ce qui concerne le destinataire, l'unique obligation d'information que l'AUCTMR lui impose naît également au moment de la livraison de la marchandise. En effet, en cas d'avaries ou de pertes, il doit, à défaut d'une constatation contradictoire de l'état de la marchandise, *adresser au transporteur un avis écrit* indiquant la nature de ces pertes ou avaries, soit au plus tard le premier jour ouvrable qui suit la date de la livraison en cas d'avaries ou pertes apparentes, soit dans les sept jours suivant la date de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, en cas de pertes ou avaries non apparentes⁶³ (*art. 14. al. 2*). S'il y a retard à la livraison, le destinataire est tenu d'adresser un *avis écrit* au transporteur dans les vingt et un jours suivant la date de l'avis d'arrivée de la marchandise soit au lieu prévu pour la livraison soit à la résidence ou à l'établissement du destinataire (*art. 14 al. 4*).

L'avis d'avaries, de pertes ou de retard à la livraison est destiné à informer le transporteur de ce que l'exécution du transport n'a pas été satisfaisante, de sorte que sa responsabilité éventuelle pourrait être recherchée. Fort de cette information, celui-ci peut alors prendre les dispositions ou mesures appropriées pour préserver ses intérêts le cas échéant, par exemple en sollicitant l'expertise des objets transportés.

23. Telles sont les obligations d'information relatives au transport proprement dit. L'AUCTMR prévoit d'autres obligations qui concernent des opérations extérieures au contrat de transport.

⁵⁸ Aux termes de l'article 11 al. 1 de l'AUCTMR, l'expéditeur peut, dans l'exercice du droit de disposer de la marchandise, soit arrêter le transport, soit modifier le lieu prévu pour la livraison ou changer le destinataire. L'exercice de ce droit est strictement réglementé (v. art. 11, al 3).

⁵⁹ Art. 11 al. 4.

⁶⁰ Art. 12. V.infra, n° 31 s.

⁶¹ Cette exigence ne se retrouve pas dans la CMR. Il est alors possible de penser que les rédacteurs de l'acte uniforme se sont inspirés des règles en vigueur en matière de transport aérien (V. art. 13 Convention de Varsovie).

⁶² L'article 13 al. 2 ne précise pas la forme de l'avis. Il faut donc conclure que la forme de l'avis est libre.

⁶³ Sur cette question en général, v. A. AKAM AKAM, *Les réserves à la livraison. Etude des diligences des réceptionnaires dans les transports maritimes, terrestres et aériens*, thèse Aix-Marseille, 1991. Précisons que le destinataire est dispensé de ces formalités si mention écrite de la perte ou de l'avarie est faite sur la lettre de voiture ou sur tout autre document de transport au moment de la livraison (art. 14 al. 3).

2. Les informations relatives aux opérations connexes au transport

24. Dans les transports internationaux, la marchandise doit normalement être assurée (a) d'une part, et faire l'objet de dédouanement (b) d'autre part. Il s'agit d'opérations accessoires au transport mais qui sont le plus souvent nécessaires voire obligatoires. Tel est notamment le cas des formalités de douane qui conditionnent le transit de la marchandise d'un pays à un autre.

a) L'assurance de la marchandise

25. Il est d'usage que la marchandise destinée au transport soit assurée⁶⁴ en raison des risques auxquels elle est exposée soit à raison du transport proprement dit, soit à raison d'opérations accessoires tels que la manutention ou l'entreposage. L'assurance couvre donc la marchandise contre les sinistres pouvant survenir pendant le transport⁶⁵.

En général, c'est l'expéditeur de la marchandise lui-même qui souscrit le contrat d'assurance. Mais, il arrive que cette mission soit confiée au transporteur. Celui-ci agit alors au nom et pour le compte de l'expéditeur. A cet effet, l'article 4 alinéa 2-e de l'AUCTMR prévoit que la lettre de voiture doit contenir « *les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise* »⁶⁶. Ainsi, lorsque l'expéditeur décide de confier au transporteur la tâche de conclure le contrat d'assurance à son profit ou à celui de l'ayant droit à la marchandise, il est tenu de lui donner les instructions nécessaires et des les porter sur la lettre de voiture. Cette exigence de la loi appelle une double observation.

En premier lieu, il convient d'observer que le transporteur n'a pas normalement pour mission de souscrire la police d'assurance. Aussi, en l'absence de texte ou d'usage lui imposant une telle obligation, il ne peut le faire que sur instruction explicite de l'expéditeur⁶⁷. Le transporteur agit alors en qualité de mandataire. La lettre de voiture doit, par conséquent, contenir les instructions expresses de l'expéditeur relatives à l'assurance de la marchandise. L'acceptation du transporteur, comme celle de tout mandataire, peut être expresse ou tacite⁶⁸.

En second lieu, il faut relever que l'expéditeur doit fournir au transporteur toutes les informations ou instructions nécessaires à une exécution satisfaisante de la mission qui lui est confiée, et notamment de déclarer exactement lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge⁶⁹. Ces informations concernent en général le nom et l'adresse de

⁶⁴ L'assurance de la marchandise ne doit pas être confondue avec l'assurance de responsabilité que souscrit le transporteur pour se garantir des conséquences pécuniaires des dommages subis par les ayants droit à la marchandise.

⁶⁵ La plupart des Etats membres de l'OHADA sont parties de la Conférence interafricaine des marchés d'assurances (CIMA) qui est l'un des organes prévus par le Traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les Etats Africains signé à Yaoundé le 10 juillet 1992 et entré en vigueur le 15 février 1995. La CIMA a adopté une législation unique des assurances qui s'applique naturellement aux contrats d'assurances des marchandises. Pour une vue d'ensemble de ce nouveau droit des assurances, v. V-E. BOKALLI, *Le nouveau droit du contrat d'assurance des Etats africains francophones, La Revue Africaine de Droit international et comparé*, 1998, p. 423 ; A-M H. ASSI-ESSO, J. ISSA-SAYEGH, J. LOHOUES-OBLE, *CIMA, Droit des assurances*, Bruylant (coll. Droit uniforme africain), 2002.

⁶⁶ Cette disposition est identique à celle de l'article 6 alinéa 2-e de la CMR.

⁶⁷ L'inscription de telles instructions sur la lettre de voiture constitue donc la preuve du mandat confié au transporteur par l'expéditeur. En tout cas, la preuve d'un mandat se fait conformément aux règles générales de preuve des conventions (art. 1341 et s. C. civ). V. F. COLLART-DUTILLEUL, Ph. DELEBECQUE, *Contrats civils et commerciaux*, 3^e éd. Dalloz, 1996, n° 632.

⁶⁸ V. art. 1985 al. 2 du Code civil. Sur cette question en général, v. C. LAZERGES, *Les mandats tacites*, RTD civ. 1975, 222.

⁶⁹ L'article 12 alinéa 2 du Code CIMA prévoit effectivement que l'assuré est obligé « *de répondre exactement aux questions posées par l'assureur notamment dans le formulaire de déclaration du risque par lequel*

l'assureur, la nature ou la valeur exacte de la marchandise, l'emballage, le moyen de transport utilisé, les conditions d'exécution du transport (par ex. transport de bout en bout ou avec rupture de charge).

En définitive, l'expéditeur doit donner au transporteur des informations complètes, précises et exactes ainsi que toutes instructions utiles lorsqu'il lui donne mandat de conclure le contrat d'assurance. Cette obligation d'information a pour finalité de permettre au transporteur, à son tour, d'informer correctement l'assureur

b) Le dédouanement de la marchandise

26. Il s'agit d'une obligation que le transporteur peut assumer pour le compte de son cocontractant. Dans ce cas, l'expéditeur doit lui permettre d'exécuter correctement sa mission. A cet effet, l'article 6 alinéa 1^{er} de l'AUCTMR prévoit que « *Dans les transports inter-Etats, en vue de l'accomplissement des formalités de douane et autres formalités à remplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous renseignements utiles*⁷⁰ ».

La possibilité ainsi reconnue par l'AUCTMR au transporteur d'accomplir les formalités de dédouanement des marchandises a de quoi surprendre quand on considère que seuls les transitaires ou commissionnaires agréés en douane sont habilités à effectuer lesdites formalités dans la plupart des pays de l'espace OHADA⁷¹. Autrement dit, le texte précité peut se trouver en contradiction avec certaines conventions sous-régionales réservant le monopole des opérations de douane à certaines catégories de professions. Toutefois, le transporteur pourrait valablement dédouaner des marchandises s'il est en même temps transitaire ou commissionnaire en douane.

27. L'AUCTMR ne fait pas obligation au transporteur de vérifier si les renseignements qui lui ont été fournis sont exacts ou suffisants⁷². Comme l'a décidé la Cour d'appel de Paris⁷³ : à propos d'un transport international soumis à la CMR, *le transporteur prend tels quels les renseignements fournis par l'expéditeur et ne commet aucune faute en s'abstenant de les vérifier*. La situation de l'expéditeur est donc délicate dans la mesure où s'il s'avère que le transporteur a fait une fausse déclaration à la douane, il lui appartiendra de prouver, en cas de litige, que les informations fournies au transporteur étaient exactes ou suffisantes et que celui-ci s'est rendu coupable d'une utilisation inexacte de ces informations⁷⁴. Par ailleurs, il résulte de l'article 6 alinéa 2 de l'AUCTMR que « *l'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur*⁷⁵ ».

l'assureur l'interroge lors de la conclusion du contrat, sur les circonstances qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge ».

⁷⁰ V. art. 11 de la CMR.

⁷¹ Pour les Etats de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), v. Acte n° 8/65 UDEAC-37 du 14 septembre 1965 portant adoption du Code des douanes de l'UDEAC et Acte n° 31/81 CD-1220 du 14 décembre 1981 portant modification de l'Acte n° 114/69-CD-769 fixant le statut de commissionnaire en douane agréé.

⁷² Art. 6 al. 2.

⁷³ 27 janv. 1971, B.T. 1983, p. 108.

⁷⁴ Pour les transports soumis à la CMR, v. Com, 10 juin 1976, B.T. 1976, p. 402 ; Paris, 7 oct. 1994, B.T.L. 1994, p. 757.

⁷⁵ V. en ce qui concerne la CMR : Montpellier, 24 avr. 2001, B.T.L. 2001, p. 525 (responsabilité de l'expéditeur et des commissionnaires pour renseignements douaniers inexacts ayant entraîné l'immobilisation du véhicule du transporteur) ; Lyon, 7 mai 1981, B.T. 1981, p. 410 (responsabilité de l'expéditeur pour le gel d'une marchandise dans un véhicule immobilisé au tunnel du Mont-Blanc du fait de l'absence d'un document) ; Paris, 2 déc. 1981,

28. Au total, le constat qui se dégage est que les exigences de l'AUCTMR en matière d'information couvrent les opérations de transport et certaines opérations qui lui sont connexes. En outre, il apparaît que si toutes les parties sont concernées, elles le sont néanmoins de manière inégale. Le transporteur est sans doute la partie la plus sollicitée tant les obligations d'information qui lui incombent sont nombreuses et ponctuent toutes les phases de l'opération de transport (prise en charge, déplacement et livraison de la marchandise). Sa charge est d'autant plus lourde que l'AUCTMR lui fait obligation de s'informer auprès de ses cocontractants dans des conditions qui méritent d'être précisées.

B) L'obligation spéciale de s'informer à la charge du transporteur

29. L'obligation de s'informer qui pèse sur le transporteur doit être distinguée du devoir de s'informer ou de se renseigner traditionnellement étudié par la doctrine⁷⁶. En effet, celui-ci suppose que les deux parties ont un égal accès à l'information, de sorte qu'aucune n'est tenue d'informer l'autre⁷⁷. Chaque partie a le devoir de rechercher l'information qui l'intéresse et ne peut reprocher à l'autre de ne pas lui avoir transmis cette information. Comme le relève un auteur⁷⁸, « le devoir de se renseigner est un principe dont l'obligation d'informer ne représente qu'une exception ». Dans certains cas, l'obligation de s'informer peut consister pour une partie à se renseigner pour pouvoir informer l'autre. Il s'agit alors d'une hypothèse où un contractant supporte effectivement une obligation de fournir des informations à son partenaire mais ne peut valablement l'exécuter qu'en s'informant elle-même au préalable⁷⁹.

L'obligation de s'informer du transporteur ne correspond à aucune de ces deux hypothèses. Il ne s'agit pas de rechercher des informations pour son propre compte ou pour pouvoir renseigner son cocontractant. L'AUCTMR lui fait obligation de demander des instructions auprès de l'expéditeur ou du destinataire dans l'intérêt de la marchandise. Il faut préciser le contenu de cette obligation (1) avant d'envisager sa contrepartie (2).

1. Le contenu de l'obligation de s'informer

30. Aux termes de l'article 12 alinéa 1^{er} de l'AUCTMR, « Le transporteur doit sans délai aviser et demander des instructions⁸⁰ :

B.T. 1982, p. 73 (responsabilité de l'expéditeur pour retard consécutif à un défaut de certificat d'origine). Il est même admis que le transporteur peut fonder son action, outre sur l'article 11 alinéa 2 de la CMR, mais aussi sur l'article 2000 du Code civil, aux termes duquel « le mandant doit indemniser le mandataire des pertes que celui-ci a essuyées à l'occasion de sa gestion, sans imprudence qui lui soit imputable ». En ce sens, Paris, 15 mai 1979, B.T. 1979, p. 304.

⁷⁶ V. P. JOURDAIN, *Le devoir de « se renseigner »* (Contribution à l'étude de l'obligation de renseignements), D. 1983, chron., p. 139 ; Ph. LE TOURNEAU, *De l'allègement de l'obligation de renseignements ou de conseil*, D. 1987, chron., p. 101 ; M. FABRE-MAGNAN, *op. cit.*, n° 257 et s ; et, en droit comparé, V. KARIM, *La règle de la bonne foi prévue dans l'article 1375 du Code civil du Québec : sa portée et les sanctions qui en découlent*, Les Cahiers de Droit, vol. 41, n° 3 septembre 2000, p. 435 (notam. pp. 450-452).

⁷⁷ Comme l'écrit M. V. KARIM, *ibid.*, p. 452, « Toute personne a le devoir de ne pas se fermer les yeux et de ne pas négliger de revoir les éléments qui invitent généralement à se renseigner et aussi de prendre les précautions nécessaires afin de protéger ses droits et ceux des tiers ».

⁷⁸ P. JOURDAIN, *op. cit.* Dans le même sens, v. V. KARIM, *ibid.* qui relève que « dans la mesure où le contractant a la possibilité de connaître l'information ou d'y avoir accès, son obligation de se renseigner peut faire échec au devoir de renseignement de l'autre partie ».

⁷⁹ V. FABRE-MAGNAN, *op. cit.*, n° 247 et s qui considère qu'une telle obligation ne peut exister que dans deux cas : lorsque l'information porte sur une qualité substantielle de l'objet du contrat ou lorsque le débiteur est un professionnel.

⁸⁰ La CMR envisage cette obligation dans ses articles 14 et 15.

a) à l'ayant droit à la marchandise si, avant l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, l'exécution du contrat dans les conditions prévues à la lettre de voiture est ou devient impossible ;

b) à l'expéditeur si, après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, pour un motif quelconque et sans qu'il y ait faute de la part du transporteur, il ne peut effectuer la livraison ».

Ce texte envisage donc deux hypothèses bien distinctes dans lesquelles le transporteur doit solliciter des instructions⁸¹ : l'empêchement au transport d'une part (a) et l'empêchement à la livraison d'autre part (b).

a) La demande d'instructions en cas d'empêchement au transport

31. L'article 12 (a) de l'AUCTMR dit qu'il y a empêchement au transport lorsque l'exécution du contrat de transport dans les conditions prévues par les parties dans la lettre de voiture, est ou devient impossible. Une proposition aussi générale mérite d'être précisée.

Il faut d'abord observer que le texte susvisé ne détermine pas les circonstances, événements ou faits susceptibles de rendre l'exécution du transport impossible. Par ailleurs, il n'indique point si la cause de l'impossibilité d'effectuer ou de continuer le transport doit être extérieure ou non au transporteur. Devant ce silence de la loi, il est alors possible de considérer que toute cause quelconque⁸², fût-elle imputable au transporteur, qui rend l'exécution du contrat de transport impossible, constitue un empêchement au transport et fait obligation au voiturier de demander des instructions à l'ayant droit à la marchandise. C'est ainsi, qu'il a été jugé en application de la CMR que : commet une faute le transporteur chargé par son client français d'enlever un lot de fruits en Grèce, qui, devant le refus du vendeur de lui remettre la marchandise, néglige de rendre immédiatement compte de cette situation à son cocontractant⁸³ ; doit demander des instructions, le transporteur à qui l'expéditeur remet une lettre de voiture portant un lieu de livraison différent de celui qui lui a été annoncé⁸⁴.

Ensuite, il faut relever que l'article 12 (a) de l'AUCTMR ne semble envisager l'obligation de s'informer que dans l'hypothèse où l'impossibilité de l'exécution du contrat est ou devient définitive. Est-ce à dire qu'au cas où l'empêchement au transport ne serait que temporaire, le transporteur soit dispensé de demander des instructions ? Il appartient au transporteur de se déterminer suivant les circonstances (nature de la marchandise, cause ou durée de l'empêchement temporaire, etc) et d'apprécier s'il est ou non opportun de solliciter les instructions de l'ayant droit à la marchandise⁸⁵. En tout cas, des décisions rendues dans des espèces régies par la CMR, ne font pas la distinction entre l'impossibilité temporaire et l'impossibilité définitive d'exécuter le contrat de transport⁸⁶.

⁸¹ Selon le dictionnaire Littré, l'instruction est un ordre, un avis ou une explication qu'une personne donne à une autre pour la conduite de quelque affaire ou entreprise. L'instruction est donc une information beaucoup plus renforcée en ce qu'elle a un caractère directif pour celui qui la reçoit et qui doit s'y conformer. Autrement, la différence entre l'instruction et l'information au sens étroit du terme est une différence de degré et non de nature. L'instruction est avant tout une information prescrivant un comportement ou une conduite. Sur les différents degrés de l'information en général, v. M. FABRE-MAGNAN, *op.cit.*, n° 464 et s.

⁸² Dans ce sens, v. l'article 14 de la CMR qui vise tout « motif quelconque ».

⁸³ Aix-en-Provence, 5 oct. 1997 (Waco c/ Transports Deluy et Montaner), cité au Lamy transport, 2004, tome 1, Jurisprudence, n° 1699-1.

⁸⁴ Montpellier, 20 nov 1986 (Les mareyeurs varois c/ Boix et Limeul), *ibid.*, n° 1699-2.

⁸⁵ V. M. BROU KOUAKOU, *op. cit.*, p. 422 qui se prononce pour l'application de l'article 12 al. 1(a) en cas d'empêchement temporaire.

⁸⁶ V. Paris, 27 mai 1980, B.T. 1980, p. 435 (grève d'un bureau de douane) ; Orléans, 12 nov. 1996 (La Baloise et autres c/ Laurent), cité au Lamy, *ibid.*, n° 1699-3.

En fin de compte, le transporteur qui n'informe pas l'ayant droit à la marchandise de la survenance d'un empêchement au cours du transport, est garant de la marchandise. Il devra, le cas échéant, répondre de tout dommage subi par la marchandise.

b) La demande d'instructions en cas d'empêchement à la livraison

32. Il y a empêchement à la livraison lorsque pour un motif quelconque et sans qu'il y ait faute de sa part, le transporteur ne peut effectuer la livraison de la marchandise (art. 12 (b) AUCTMR). Les cas d'empêchement sont variés. Ainsi, on peut considérer qu'on se trouve dans une hypothèse d'empêchement à la livraison lorsque le destinataire refuse de prendre possession de la marchandise ou est inconnu à l'adresse indiquée sur la lettre de voiture. Il en est également ainsi lorsque la marchandise fait l'objet d'une saisie entre les mains du transporteur à l'initiative d'une tierce personne.

Lorsqu'une telle situation se présente, le transporteur est tenu d'aviser l'expéditeur et de demander des instructions. L'avis d'empêchement⁸⁷ et la demande d'instructions peuvent être faits par écrit ou oralement. En tout cas, l'AUCTMR ne précise pas la forme de la demande d'instructions. Elle est donc libre. Il faut cependant relever qu'il serait préférable pour le transporteur de recourir à l'écrit pour s'aménager un moyen de preuve en cas de litige éventuel.

32. Le transporteur doit faire preuve de diligence⁸⁸ et agir en « bon père de famille » dans l'attente des instructions. En premier lieu, il doit prendre les mesures appropriées pour assurer la garde ou la conservation de la marchandise⁸⁹. Il va de soi que ces mesures seront prises en considération de la nature, de l'état ou de la valeur de la marchandise. Toutefois, il est reconnu au transporteur le droit de « faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions si l'état ou la nature périssable de la marchandise le justifie ou si les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise » ou « s'il n'a pas reçu d'instructions dans les quinze jours suivant l'avis⁹⁰ ».

33. Les exigences de l'AUCTMR sont donc extrêmement précises en cas d'empêchement au transport ou à la livraison. Dans l'un et l'autre cas, elles font obligation au transporteur d'aviser l'expéditeur ou l'ayant droit à la marchandise et de demander des instructions en vue de connaître la conduite à suivre. Cette obligation supplémentaire n'est cependant pas sans contrepartie.

2. La contrepartie de l'obligation de s'informer

34. Aux termes de l'article 12 alinéa 4 de l'AUCTMR, « Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui causent sa demande d'instructions et l'exécution des instructions, sauf si ces frais sont la conséquence de sa faute⁹¹ ». Ce texte énonce à la fois le principe (a) et l'exception (b) au remboursement des frais exposés par le transporteur.

⁸⁷ L'avis doit normalement indiquer la cause ou le motif de l'empêchement.

⁸⁸ Il n'y a pas de délai fixé par l'AUCTMR pour la demande d'instructions. On considère qu'en raison de l'urgence, le transporteur doit demander des instructions dès la constatation de l'empêchement. V. M. BROU KOUAKOU, *op. cit.*, p. 423.

⁸⁹ Art. 12 al. 2 et 5 de l'AUCTMR.

⁹⁰ Art. 12 al. 6 AUCTMR.

⁹¹ V. art. 16 de la CMR.

a) *Le droit au remboursement des frais*

35. En prévoyant le remboursement des frais occasionnés par la demande et l'exécution des instructions en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, l'AUCTMR tient certainement compte de la spécificité de l'obligation mise à la charge du transporteur et des contraintes qu'elle lui impose. En effet, l'obligation de demander des instructions et d'exécuter les instructions reçues a ceci de particulier qu'elle est édictée au profit exclusif de l'ayant droit ou de l'expéditeur de la marchandise et exige des efforts particuliers au transporteur, sur le plan matériel et/ou financier. En tout cas, le transporteur peut être exposé à divers frais procédant soit de la demande d'instructions (frais d'envoi de l'avis écrit ou de téléphone ou de tout autre moyen technique utilisé pour joindre le donneur d'ordre, frais de transport pour aller à la rencontre du donneur d'ordre, etc), soit de l'exécution des instructions reçues (frais de conservation ou de magasinage, frais de déchargement ou de transbordement de la marchandise, frais relatifs à l'immobilisation du véhicule, etc). La recherche et la mise en œuvre des instructions a donc un certain coût qu'il serait injuste de laisser à la charge du transporteur. Le remboursement se justifie ainsi sur le double plan moral et économique.

36. D'abord sur le plan moral, il faut souligner que la bonne foi ou l'équité exigent l'équilibre des prestations des deux parties au contrat. Ainsi, lorsqu'une partie assume des obligations supplémentaires ou qui n'ont pas été prévues par les parties, il est normal que la partie qui en profite rétablisse l'équilibre rompu. Une telle exigence est d'autant plus fondée que l'on est ici en présence d'une obligation mise à la charge du transporteur par la loi. Agissant dans l'intérêt exclusif de son cocontractant, le transporteur « s'appauvrit » alors même que son comportement n'est pour rien dans la survenance de l'empêchement. Il est alors juste de lui allouer une compensation en rémunération de l'effort fourni.

37. Des considérations d'ordre économique peuvent également justifier le droit au remboursement des frais du transporteur. En effet, s'intéressant au droit en général⁹² et à l'obligation d'information en particulier, l'analyse économique insiste sur la prise en compte du coût de l'information⁹³. Ce coût comprend notamment les coûts de recherche directs ou d'acquisition de l'information, les coûts de transmission ou d'exécution de l'information. Dans cette perspective, lorsqu'il y a égal accès à l'information des deux parties, il convient de faire peser le coût de la recherche de l'information sur le contractant intéressé par cette information.

Cette analyse peut être reprise au sujet du remboursement au transporteur des frais occasionnés par la demande et l'exécution des instructions de son cocontractant. Celles-ci génèrent inévitablement des coûts que le transporteur doit normalement supporter dans l'intérêt de la marchandise. Il y a donc appauvrissement de son patrimoine au profit de celui

⁹² L'analyse économique du droit est particulièrement développée aux Etats-Unis et dans les pays anglo-saxons en général. Posant la question de l'efficacité des règles de droit, elle étudie comment celles-ci orientent le comportement des individus et essayent d'atteindre leurs objectifs. Sur cette analyse, v. E. MACKAAY, *La règle juridique observée par le prisme de l'économiste, Une histoire stylisée du mouvement de l'analyse économique du droit*, Rev. Intern. dr. éco., 1986, t. 1, p. 43 ; *Le juriste a-t-il le droit d'ignorer l'économiste ?* RRJ. Dr. prospectif : L'analyse économique du droit (2 colloques), 1987 ; M. FABRE-MAGNAN, *op. cit.*, n° 57 et s ; H. MUIR WATT, *Analyse économique et perspective solidariste*, in *La nouvelle crise du contrat*, Dalloz (Actes), 2003, p. 183 ;

⁹³ V. A.T KRONMAN, *Mistake, disclosure, information and the law of contracts*, Journal of Legal studies, 1978, p. 1 et s ; R. COOTER et T. ULEN, *Law and Economics*, Scott, Foreman and Company, 1988 ; A. POSNER, *Economic Analysis of Law*, Little, Brown and Company, 3^{ème} éd., 1986 ; B. RUDDEN, *Le juste et l'inefficace pour un non-devoir de renseignements*, RTD civ., 1985. 91.

de l'ayant droit à la marchandise. D'un point de vue strictement économique, l'exécution de l'obligation de s'informer entraîne une détérioration de la situation du transporteur. Pour rétablir l'équilibre, il faut lui reconnaître une contrepartie proportionnelle au coût de la recherche et de l'exécution des instructions.

38. Le droit au remboursement des frais étant donc justifié, il reste à en déterminer « l'assiette ». La question qui se pose est de savoir si le remboursement se limite aux frais occasionnés par la demande d'instructions et l'exécution des instructions reçues ou s'il s'applique aussi aux frais qu'entraînent les mesures que le transporteur peut prendre lorsqu'il n'a pas reçu en temps utile les instructions de l'ayant droit de la marchandise ?

L'AUCTMR ne prévoit pas expressément le remboursement des frais engagés par le transporteur sans instructions de l'expéditeur ou de l'ayant droit à la marchandise. Dès lors, il faut, pour dire si le transporteur est fondé ou non à en obtenir le remboursement, envisager deux situations bien distinctes.

La première est celle où le transporteur a régulièrement avisé l'expéditeur ou l'ayant droit à la marchandise de la survenance d'une difficulté au cours du transport ou de la livraison et demandé des instructions. Si l'expéditeur ou l'ayant droit selon le cas, ne donne pas suite à cette demande ou ne le fait que tardivement, le transporteur en tant que garant de la marchandise « *qui prend les mesures qui lui paraissent les meilleures* » dans l'intérêt de son cocontractant, est en droit de demander le remboursement des frais occasionnés par ses diligences. Dans cette hypothèse, le droit au remboursement du transporteur peut être considéré comme une sanction de la défaillance de l'expéditeur ou de l'ayant droit à la marchandise. De même, on pourrait valablement fonder un tel droit sur la gestion d'affaires⁹⁴, le transporteur étant présumé avoir agi pour rendre service à son cocontractant. Quelle que soit l'explication retenue, le transporteur devrait, pour obtenir le remboursement, démontrer l'utilité ou la pertinence des mesures prises.

La seconde est celle où le transporteur n'a pas informé l'expéditeur ou l'ayant droit à la marchandise de l'existence d'un empêchement et encore moins sollicité des instructions. On est alors en présence d'une faute du transporteur. Dans une telle hypothèse, le transporteur ne saurait prétendre au remboursement des frais engagés. Cette solution se justifie d'autant plus qu'en l'absence d'avis d'empêchement, tout se passe comme si le transport se déroule sans incident.

Le droit au remboursement couvre donc tous les frais engagés par le transporteur dans l'intérêt de la marchandise. Il n'est compromis que si le transporteur a commis une faute.

b) La « déchéance » du droit au remboursement

39. Il ressort de l'article 12 alinéa 4 de l'AUCTMR que le transporteur a droit au remboursement des frais occasionnés par la demande et l'exécution des instructions reçues de l'expéditeur ou du destinataire « *sauf si ces frais sont la conséquence de sa faute* ». La faute du transporteur constitue donc un obstacle au remboursement des frais auxquels il s'est exposé en cas d'empêchement au transport ou à la livraison. Il appartient naturellement à l'expéditeur ou à tout autre donneur d'ordre qui entend faire échec à la demande du transporteur d'établir la faute reprochée à celui-ci.

40. La faute du transporteur peut se rencontrer dans différentes hypothèses.

En premier lieu, le transporteur peut effectivement, par sa faute, être à l'origine de l'empêchement au transport ou à la livraison, ou contribuer à leur aggravation. Il serait alors

⁹⁴ Dans ce sens, v. Lamy transport, *op. cit.*, n° 566 *in fine*.

anormal qu'il puisse prétendre au remboursement des frais que lui occasionne la demande et l'exécution des instructions. Il assume donc pleinement les conséquences de ses actes ou manquements.

En second lieu, il y a faute lorsque le transporteur, alors même qu'il n'est pour rien dans la survenance de l'empêchement au transport ou à la livraison, omet d'aviser et de demander les instructions à l'expéditeur ou à l'ayant droit à la marchandise. Comme il a déjà été relevé ci-dessus⁹⁵, il ne peut obtenir de remboursement dans une telle hypothèse. Le défaut d'avis et de demande d'instructions constitue, sauf cas de force majeure, une faute qui fait échec au droit au remboursement. Tout se passe comme si le transport s'est déroulé normalement.

Enfin, il y a également faute du transporteur lorsqu'il exécute mal ou tardivement les instructions reçues. L'exécution des instructions de l'expéditeur ou de l'ayant droit à la marchandise constitue une obligation de moyens pour le transporteur. Il est donc tenu de tout mettre en œuvre pour que cette exécution soit conforme aux prescriptions reçues. S'il commet une faute, le donneur d'ordre est en droit de s'en prévaloir pour limiter ou écarter le remboursement des frais qu'il aurait engagés.

En tout état de cause, lorsque le donneur d'ordre (expéditeur ou destinataire) peut rapporter la preuve que la faute du transporteur est à l'origine des frais engagés par celui-ci, il est libéré de toute obligation de les rembourser. Le transporteur en supporte alors la charge sans aucun recours.

41. En conclusion, le régime des obligations d'informer pesant sur toutes les parties et de l'obligation de s'informer mise à la charge du transporteur est pour l'essentiel fixé par l'AUCTMR. Il s'agit d'obligations légales qui s'imposent aux parties au contrat de transport concurremment à l'obligation générale d'information fondée sur la bonne foi. L'intervention du législateur en matière d'information est donc déterminante et tend ainsi soit à permettre aux parties d'exprimer un *consentement éclairé*, soit à assurer une *exécution satisfaisante* du contrat de transport. Ce double objectif devrait normalement avoir une incidence sur les sanctions susceptibles de s'appliquer en cas de violation de l'obligation d'information. En particulier, la violation d'une obligation d'information ayant une incidence sur le consentement devrait être sanctionnée sur le terrain des vices du consentement. Or, tel n'est pas la solution retenue par l'AUCTMR qui institue d'autres sanctions jugées plus topiques.

II

Le particularisme des sanctions de l'obligation d'information

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

En effet, l'AUCTMR décide que l'absence, l'inexactitude ou l'irrégularité des déclarations de l'expéditeur « *n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport*⁹⁶ ». Il apparaît

⁹⁵ V. *supra*, n° 39.

⁹⁶ V. art. 4 alinéa 4. En l'absence de lettre de voiture ou de mentions sur la lettre de voiture, l'existence du contrat ou de certaines de ses stipulations peut être rapportée par tous moyens. V. Civ, 18 juil. 1966, B.T 1966, p. 286.

ainsi qu'en *excluant la nullité du contrat de transport* même lorsque l'expéditeur a fait sciemment une fausse déclaration, la loi uniforme considère que *la violation de l'obligation d'information n'est pas génératrice d'un vice du consentement* (A).

Par conséquent, l'AUCTMR adopte des solutions qui doivent, en principe, assurer la survie du contrat de transport. Dans une telle optique, *le manquement à l'obligation d'information est seulement constitutif d'une faute* qui conduit soit à l'application des règles relevant de la responsabilité civile, soit à l'application de sanctions spécifiques (B).

A) L'exclusion de la nullité du contrat de transport

43. Le fait que l'AUCTMR ne prévoit pas expressément l'annulation du contrat en cas d'absence ou d'inexactitude des déclarations de l'expéditeur interdit-il au transporteur de demander la nullité en invoquant les vices du consentement prévus par le Code civil⁹⁷ ? Pour répondre à cette question, il convient de confronter les manquements de l'expéditeur à l'obligation d'information à la théorie des vices du consentement⁹⁸ (1). Il serait alors aisé par la suite d'examiner les justifications de l'éviction de la nullité par la loi uniforme (2).

1) Manquements à l'obligation d'information et vices du consentement

44. On peut se demander si les fausses déclarations de l'expéditeur ou l'omission de faire certaines déclarations peuvent être constitutives soit d'une erreur (a) soit d'un dol (b) pour le transporteur au sens de la théorie des vices du consentement.

a) Fausses déclarations et erreur

45. Aux termes de l'article 1109 du code civil, « *Il n'y a point de consentement valable, si le consentement n'a été donné que par erreur*⁹⁹... ». Et l'article 1110 alinéa 1^{er} précise : « *L'erreur n'est une cause de nullité de la convention que lorsqu'elle tombe sur la substance même de la chose qui en est l'objet* ». L'erreur ainsi envisagée est l'erreur spontanée, c'est-à-dire celle qui est commise directement par un contractant, sans qu'il soit démontré l'intention du contractant de le tromper. Dans ce sens, il y a erreur lorsqu'un contractant se représente de manière erronée un ou des éléments essentiels du contrat projeté¹⁰⁰. Pour demander la nullité du contrat, il doit démontrer que son engagement a été déterminé par erreur portant soit sur la substance même de la chose objet du contrat¹⁰¹ soit sur une qualité substantielle, c'est-à-dire « *la qualité de la chose que celui qui s'est trompé avait principalement en vue, celle qui a été déterminante de sa volonté, celle dont l'absence, s'il en avait eu connaissance, l'aurait amené à ne pas contracter*¹⁰² ».

46. Au regard de ce qui précède, rien ne paraît, en principe, faire obstacle à ce que le transporteur puisse légitimement demander la nullité du contrat de transport en invoquant les

⁹⁷ V. art. 1109 et s Code civil.

⁹⁸ Sur la confrontation de l'obligation de renseignements au dol et à l'erreur, v. C. LUCAS de LEYSSAC, *L'obligation de renseignements dans les contrats*, in *L'information en droit privé*, (sous la dir. de Y. Loussouarn et P. Lagarde), LGDJ, 1978, p. 305 ; M. FABRE-MAGNAN, *op.cit.*, n° 346 et s.

⁹⁹ Sur l'erreur, v. CELICE, *L'erreur dans les contrats*, thèse Paris, 1922 ; NOUR, *L'erreur vice des contrats en droit français et en droit anglais*, Lyon, 1926 ; J. GHESTIN, *La notion d'erreur en droit positif actuel*, thèse Paris, 1963 ; P. MALINVAUD, *De l'erreur sur la substance*, D. 1972, chron.p. 215 ; G. VIVIEN, *De l'erreur déterminante et substantielle*, RTD civ. 1992. 305.

¹⁰⁰ F. TERRE, Ph. SIMLER et Y. LEQUETTE, *Droit civil, Les obligations*, *op.cit.*, n° 205 et s.

¹⁰¹ P. MALINVAUD, *ibid* ; G.VIVIEN, *ibid*.

¹⁰² *Ibid*, n° 214. V. Civ., 28 janv. 1913, S. 1913. I. 487 ; Com., 20 oct. 1970, JCP. 1971.II.16916.

dispositions des articles 1109 et 1110 du code civil, en cas de fausse déclaration de l'expéditeur.

Lorsque la fausse déclaration porte sur la nature ou la quantité de la marchandise, le transporteur peut se prévaloir d'une erreur sur une qualité substantielle pour demander la nullité du contrat. En effet, la nature ou la quantité des marchandises sont des éléments que le transporteur doit nécessairement connaître non seulement pour prendre la décision de contracter, mais aussi pour déterminer les précautions ou dispositions à prendre pour leur prise en charge et fixer le prix du transport. Cela est particulièrement vrai lorsqu'il s'agit de marchandises dangereuses que l'AUCTMR exclut normalement de son champ d'application¹⁰³. En raison de ce qu'elles présentent un risque pour l'intégrité et la sécurité des personnes ou des biens, l'expéditeur doit, avant de les confier au transporteur, déclarer leur nature exacte¹⁰⁴ et, le cas échéant, indiquer les précautions à prendre. En cas de fausse déclaration, le transporteur peut demander la nullité en invoquant l'erreur sur une qualité substantielle de l'objet du contrat de transport et démontrer qu'elle a déterminé son consentement¹⁰⁵. En tout état de cause, il doit établir qu'il n'aurait pas consenti à contracter s'il aurait connu au préalable leur nature ou leur caractère.

En revanche, si la fausse déclaration ayant déterminé le consentement du transporteur porte sur la valeur de la marchandise¹⁰⁶, ce dernier ne saurait demander la nullité du contrat de transport pour erreur. Cette solution est conforme au droit commun car la nullité n'est prescrite par l'article 1110 du code civil qu'au cas d'erreur sur la substance et non, comme c'est le cas ici, d'une erreur sur la valeur¹⁰⁷.

47. L'analyse de la jurisprudence française montre que les cours et tribunaux ont souvent prononcé la nullité du contrat lorsque les fausses déclarations de l'expéditeur ont amené le transporteur à avoir une opinion inexacte de la chose transportée. Par exemple, dans des cas où les conditions de transport excluaient soit certaines marchandises ou les soumettaient à des conditions particulières, soit certaines quantités de marchandises, il a été jugé que le contrat conclu sur la base des fausses déclarations de l'expéditeur est nul pour erreur sur la substance¹⁰⁸. De même, lorsqu'il s'agit de marchandises dangereuses ou infectes qui, au terme du règlement, devaient faire l'objet d'une déclaration, le contrat a été déclaré nul sur le fondement de l'erreur sur la substance et le transporteur libéré de toute responsabilité¹⁰⁹.

¹⁰³ V. art. 1^{er} al. 2.

¹⁰⁴ V. art. 4 al. 1-e de l'AUCTMR.

¹⁰⁵ V. R. RODIERE, *op. cit.*, n° 299; J. et E. ESCARRA. J. RAULT, *op. cit.*, n° 846.

¹⁰⁶ La fausse déclaration suppose que l'expéditeur a déclaré une valeur supérieure ou inférieure pour les marchandises.

¹⁰⁷ Il y a erreur sur la valeur lorsqu'elle porte sur l'évaluation de l'objet du contrat. Une telle erreur est indifférente. V. TERRE, SIMLER et LEQUETTE, *op. cit.*, n° 220. Toutefois, l'erreur sur la valeur est une cause de nullité lorsqu'elle est la conséquence d'une erreur sur les qualités substantielles. En ce sens, J. GHESTIN, *Traité de droit civil, Les obligations. Le contrat : Formation*, 2^e éd., LGDJ, n° 387 et s ; Versailles, 7 janv. 1987, D. 1987. 485.

¹⁰⁸ V. pour des marchandises dangereuses : Lyon, 24 avril 1947, JCP. 1947.IV. 176.

¹⁰⁹ En matière ferroviaire, v. Com., 10 déc. 1991, Bull. civ. IV, n° 386, p. 265 (rejet pourvoi contre Grenoble, 3 mai 1990, B.T 1990, p. 547) ; 7 juin 1963, B.T 1963. 251 ; JCP. 1963. II. 13440 ; Paris, 4 nov. 1943, Gaz. Pal., 1943. II. 267 ; en matière routière, v. Trib. Com. Paris, 24 janv. 2000, B.T.L 2000, p. 116 (transport d'un lot de fusées de détresses dont le caractère dangereux n'a pas été signalé par l'expéditeur). Contra, v. Trib. com. Paris, 2 fév 1972, B.T 1972, p. 102 (qui considère que l'inobservation par l'expéditeur des prescriptions du règlement pour le transport de matières dangereuses constitue une faute mais n'entraîne pas la nullité du contrat de transport).

Ces exemples montrent que le transporteur peut demander la nullité du contrat sur le fondement de l'article 1110 du code civil dès lors qu'il peut établir qu'il n'a pu consentir au contrat qu'en raison de la fausse déclaration faite par l'expéditeur.

b) Omission, fausse déclaration et dol

48. Aux termes de l'article 1116 du code civil, « *Le dol est une cause de nullité de la convention lorsque les manœuvres pratiquées par l'une des parties sont telles, qu'il est évident que, sans ces manœuvres, l'autre partie n'aurait pas contracté*¹¹⁰ ». On considère que cette définition est imparfaite car « le dol dans la formation du contrat désigne toutes les tromperies par lesquelles un contractant provoque chez son partenaire une erreur qui le détermine à contracter¹¹¹ ». En tout cas, aux manœuvres dolosives proprement dites pratiquées par un contractant pour amener l'autre à contracter, la jurisprudence assimile le mensonge et la réticence. Ces deux dernières hypothèses intéressent plus directement notre réflexion.

D'abord, s'agissant du *mensonge*, il convient de préciser que celui-ci consiste pour une partie de faire une déclaration inexacte en vue d'amener l'autre à conclure le contrat¹¹². Le mensonge peut revêtir une forme orale. Il peut aussi prendre une forme écrite. Tel est le cas lorsqu'une personne désirant contracter fait une fausse déclaration ou insère des indications qu'elle sait erronées dans le document soumis à son partenaire¹¹³. Quel que soit le cas, la jurisprudence décide qu'un simple mensonge, même non appuyé d'actes extérieurs, peut constituer un dol¹¹⁴.

Ensuite, la jurisprudence considère que la *réticence* peut constituer un dol¹¹⁵. Il en est ainsi lorsqu'une partie observe le silence sur une information dont elle sait l'importance pour la conclusion ou l'exécution du contrat et que son partenaire devrait donc nécessairement connaître. La réticence peut être qualifiée de dolosive soit que la loi fait peser sur l'une des parties l'obligation d'informer l'autre, soit que la nature même de la convention crée entre les parties des rapports de confiance particuliers¹¹⁶, soit enfin qu'il est impossible à l'un des cocontractants de connaître par ses propres moyens le fait non révélé¹¹⁷. En tout état de cause, la Cour de cassation décide que « *le dol peut être constitué par le silence d'une partie dissimulant au cocontractant un fait qui, s'il avait été connu de lui, l'aurait empêché de contracter*¹¹⁸ ». Il n'est donc pas nécessaire que comme en ce qui concerne l'erreur, que l'information recelée porte sur une qualité substantielle de l'objet du contrat. Il suffit simplement que l'erreur provoquée par la réticence ait déterminé le consentement du cocontractant pour que la nullité soit prononcée¹¹⁹.

¹¹⁰ Sur le dol en général, V. P. BONASSIES, *Le dol dans la conclusion du contrat*, thèse Lille, 1955 ; B. BOCCARA, *Dol, silence et réticence*, Gaz. Pal. 1953, I, 24 ; J. GHESTIN, *La réticence, le dol et l'erreur sur les qualités substantielles*, D. 1971, chron. P. 247.

¹¹¹ TERRE, SIMLER et LEQUETTE, *op. cit.*, n° 228.

¹¹² *Ibid.*, n° 232 ; J. GHESTIN, *Traité, op. cit.*, n° 429.

¹¹³ V. par ex. Com., 10 juin 1960, Bull. civ., III, p. 207 (communication de renseignements chiffrés inexacts) ; Trib. Com. Toulouse, 3 nov. 1953, JCP 1954.II. 8357 (fausse déclaration dans l'acte de vente d'un fonds de commerce que le vendeur n'est pas en état de cessation des paiements).

¹¹⁴ Civ., 6 nov. 1970, JCP 1971. II. 16942 ; Com. 19 déc. 1961, D. 1962. 240.

¹¹⁵ V. B. BOCCARA, *op. cit.*, p. 25.

¹¹⁶ Com., 21 avr. 1959, Bull. Civ. II, n° 178, p. 162.

¹¹⁷ Civ., 19 mai 1958, Bull. civ. I, n° 251, p. 198 ; 21 juin 1960, Bull. Civ. I, n° 339, p. 279 ; Com., 27 oct. 1965, RTD civ. 1966. 529.

¹¹⁸ Civ., 15 janv. 1971, Bull. Civ. III, n° 38, p. 25 ; RTD civ. 1971, p. 839 ; 2 oct. 1974, Bull. Civ. III, n° 330, p. 251 ; D. 1974, *Inf. Rap.* P. 168.

¹¹⁹ Civ., 2 oct. 1974, Bull. civ. III, n° 330, p. 251 ; 1er mars 1977, D. 1978. 91 ; Com., 23 nov. 1982, JCP. 1983. IV. 47.

49. Le transporteur pourrait donc, sur la base de l'article 1116 du code civil, demander la nullité du contrat de transport en cas de fausses déclarations ou d'absence de déclarations, en invoquant le dol de l'expéditeur.

En effet, dans le cas de fausses déclarations, il lui faut démontrer que l'expéditeur a entendu le tromper en portant des indications inexactes sur la lettre de voiture. Plus précisément, il doit établir l'intention de nuire ou la déloyauté de l'expéditeur. Tel serait le cas lorsqu'il peut prouver que l'expéditeur a fait sciemment une fausse déclaration de la nature ou de la quantité des marchandises. Lorsque cette preuve est rapportée¹²⁰, la nullité du contrat peut être encourue pour dol¹²¹.

La nullité est également possible en l'absence de déclarations ou de silence de l'expéditeur. Il n'y aurait pas de difficulté particulière puisque c'est l'AUCTMR qui impose à l'expéditeur de faire un certain nombre de déclarations sur la lettre de voiture. Le transporteur doit établir que l'omission de l'expéditeur constitue une réticence dolosive. Ainsi, débiteur d'une obligation légale d'information, l'expéditeur qui s'abstient de déclarer la nature, la quantité voire la valeur réelle de la marchandise au transporteur pourrait voir son silence qualifié de dolosif lorsque celui-ci a été volontairement ou sciemment gardé. Il appartient simplement au transporteur de démontrer que l'erreur provoquée par le silence de son cocontractant a été déterminante, c'est-à-dire qu'il n'a contracté que parce qu'il ne connaissait pas la nature ou la quantité exacte des marchandises ou que s'il l'aurait connue, il aurait contracté à des conditions différentes.

50. Il apparaît donc qu'en théorie, le transporteur pourrait demander la nullité du contrat de transport sur le fondement du droit commun des contrats. L'application des règles concernant l'erreur et le dol ne se heurte, en principe, à aucun obstacle juridique. Mais, pour des raisons qu'il faut maintenant essayer de découvrir, l'AUCTMR a exclu toute possibilité pour le transporteur de faire valoir la nullité du contrat en cas de manquement par l'expéditeur à son obligation d'information.

2) Fondements de l'exclusion de la nullité

51. Ainsi, contrairement au droit commun des contrats, le droit des transports en général¹²², et le droit du contrat de transport de marchandises par route OHADA en particulier, ne prévoient pas la nullité du contrat en cas d'erreur ou de dol. Des fondements juridiques (a) et des considérations d'ordre économique (b) peuvent expliquer une position aussi radicale que particulière.

a) Les fondements juridiques

52. L'exclusion de la nullité en cas d'absence de déclarations ou de fausses déclarations de l'expéditeur, peut s'expliquer par le caractère consensuel du contrat de transport d'une part, et, d'autre part, par la possibilité qui est donnée au transporteur de vérifier l'exactitude des déclarations de l'expéditeur.

¹²⁰ Il faut préciser que suivant les termes de l'art. 1116 al. 2, le dol ne se présume pas et doit être prouvé.

¹²¹ Pour des marchandises dangereuses : Trib. Com. Seine, 25 mai 1949, RTD civ. 1950 ; p. 107, n° 17.

¹²² Comme l'a relevé le doyen Rodière (*op.cit.*, n° 280), les vices du consentement sont rarement invoqués à propos des contrats de transport. L'erreur (relativement fréquente) et le dol (possible) ne sont pas sanctionnés par la nullité du contrat, mais plutôt par des sanctions telles que la responsabilité de l'expéditeur ou la surtaxe de fret.

53. Malgré l'importance que revêt la lettre de voiture, celle-ci n'en a pas moins qu'une simple valeur probatoire¹²³. En effet, le contrat de transport est un contrat consensuel, c'est-à-dire qu'il se forme par le simple accord de volontés, sans qu'aucune forme ou formalité soit requise. Ainsi, la rédaction de la lettre de voiture est indifférente au sort du dit contrat. C'est ce que confirme l'article 4 alinéa 4 de l'AUCTMR : « *l'absence ou l'irrégularité de la lettre de voiture ou des mentions prévues aux alinéas 1 ou 2 du présent article, de même que la perte de la lettre de voiture n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport* ». Cette disposition qui confirme le caractère consensuel du contrat de transport, énonce surtout le principe de la survie du contrat nonobstant l'absence ou l'irrégularité des déclarations de l'expéditeur. Les parties n'étant pas obligées de rédiger une lettre de voiture pour que le contrat existe ou soit valable, il eût été inopportun de vouloir fonder la nullité du contrat de transport sur l'absence ou l'inexactitude de certaines mentions de la lettre de voiture¹²⁴.

54. Mais, c'est surtout la reconnaissance d'un *droit de vérification* et même l'existence d'une obligation de vérification dans certains cas qui peuvent aussi justifier l'exclusion de la nullité.

Il faut d'abord préciser que le transporteur, comme le destinataire à la livraison¹²⁵, a le *droit de vérifier*¹²⁶ de façon aussi complète qu'il est nécessaire les marchandises qui lui sont présentées avant leur prise en charge. Un tel droit se justifie pleinement par l'obligation qu'il a de répondre des dommages ou pertes subis par les marchandises pendant la période de transport¹²⁷. Le transporteur doit donc avoir la possibilité de vérifier l'état de l'emballage, la nature, l'état extérieur ou intérieur, le poids ou la quantité des marchandises qui lui sont remises par l'expéditeur. Au cas où il constate des avaries ou manquants, il lui revient de faire des réserves motivées qu'il pourra valablement invoquer pour sa défense le cas échéant.

Ensuite, l'AUCTMR impose au transporteur l'*obligation* de procéder à certaines vérifications. En effet, l'article 10 alinéa 1^{er} énonce : « *Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier :*

- a) *l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, à leurs marques ainsi qu'à leurs numéros ;*
- b) *l'état apparent de la marchandise et son emballage* ».

Ce texte semble limiter l'obligation du transporteur à certaines vérifications seulement, à savoir celles de l'exactitude du nombre de colis, des marques et numéros, ainsi que l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Le transporteur ne serait donc pas tenu de procéder à la vérification de la nature de la marchandise ou à celle du poids brut ou de la

¹²³ V. art. 5 al. 1 de l'AUCTMR qui énonce que « *la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve contraire, des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur* ». A défaut d'écrit, le contrat de transport peut être prouvé selon les règles du droit commun, c'est-à-dire par tous moyens admis en matière commerciale. Dans ce sens, Civ., 18 juil. 1966, B.T 1966, p. 286.

¹²⁴ En effet, si la lettre de voiture était exigée *ad validitatem*, le caractère solennel du contrat aurait alors justifié que la violation de l'obligation d'information soit sanctionnée par la nullité.

¹²⁵ V. A. AKAM AKAM, *op. cit.*, p. 56 et s ; L BRUNAT, *Le droit de vérification du destinataire*, B.T 1983. 158 ; M. de JUGLART, *Protestations, réserves et actions en justice contre le transporteur à l'arrivée des marchandises*, D.M.F. 1955. 131.

¹²⁶ Paris, 17 mars 1977, B.T 1977, p. 196. S'agissant d'un droit, le transporteur est libre d'en user ou non. En d'autres termes, il a la faculté de procéder ou non à la vérification de ce que l'on lui remet ou qu'on lui déclare. Le transporteur qui exerce son droit de vérification, prend en charge toutes ses conséquences (réfection des colis, retard dans l'expédition, etc). S'il a recours à un expert, il doit en supporter les frais. V. Besançon, 23 déc. 1938, S. 1939.2.35.

¹²⁷ Aux termes de l'article 9 de l'AUCTMR, la période de transport s'étend de ma prise en charge de la marchandise par le transporteur jusqu'à la livraison au destinataire.

quantité autrement exprimée de la marchandise¹²⁸. Mais, il faut relever que disposant d'un droit de vérification générale des colis, le transporteur a la faculté d'entreprendre un contrôle des mentions de la lettre de voiture relatives à la nature, au poids ou à la quantité des marchandises.

Par ailleurs, le texte précité prévoit une vérification limitée à l'état extérieur de la marchandise et de son emballage. Le transporteur n'est pas tenu de procéder à une vérification du contenu des colis pour constater leur état réel¹²⁹. Il peut se contenter d'un contrôle de l'état apparent de la marchandise.

55. Le transporteur qui est soit titulaire d'un droit de vérification, soit débiteur d'une obligation de vérification, doit faire des réserves motivées lorsqu'il constate des irrégularités ou des inexactitudes. En l'absence de réserves sur la lettre de voiture, il y a présomption que le transporteur a reçu la marchandise telle qu'elle y est décrite¹³⁰. L'article 5 alinéa 1^{er} de l'AUCTMR précise que « *la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve contraire, des conditions du transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur* ». Ainsi, on peut considérer que l'absence de réserves « purge » la lettre de voiture des vices de consentement éventuels qui auraient pu conduire à la nullité du contrat de transport. En quelque sorte, le défaut de vérification vaut acceptation par le transporteur des déclarations de l'expéditeur. Il lui est par conséquent impossible d'invoquer plus tard la nullité éventuelle du contrat de transport sur la base de fausses déclarations qu'il aurait pu déceler en procédant à une vérification des marchandises ou des mentions portées sur la lettre de voiture. Comme dit l'adage, « nul ne peut se prévaloir de sa propre turpitude ».

En définitive, il apparaît incontestablement que le droit OHADA déroge au droit commun en excluant la nullité du contrat malgré l'omission ou la fausse déclaration de l'expéditeur. Cette solution originale pourrait finalement se justifier, outre les raisons ci-dessus évoquées, par le fait que *les informations omises ou inexactes ne sont pas déterminantes du consentement du transporteur*, de sorte que, connues ou non, ce dernier aurait tout de même contracté. C'est dire que ces informations intéressent plus directement l'exécution du contrat et ne peuvent, par conséquent, être sanctionnées sur le terrain de la nullité, mais plutôt sur celui de la responsabilité¹³¹.

b) Les fondements économiques

56. Sans qu'il soit nécessaire de faire particulièrement recours à l'analyse économique des contrats en vogue dans les pays anglo-saxons¹³², il faut néanmoins insister sur l'importance économique des contrats et la prise en compte de celle-ci par le législateur et la doctrine¹³³. Dans cette perspective, le contrat est essentiellement appréhendé au plan de son

¹²⁸ Rouen, 4 juin 1992 (SOGEMI c/ Bradford), cité au *Lamy transport*, tome 1, Jurisp. n° 1680-1.

¹²⁹ Cependant, l'expéditeur a le droit d'exiger du transporteur la vérification du contenu du colis ainsi du poids brut ou de la quantité de la marchandise. V. art. 10 al. 3 de l'AUCTMR ; Rennes, 25 mai 1988 (Baïkal c/ COGETTRI), in *Lamy transport*, *op.cit.*, Jurisp. n° 1680-2. Ces vérifications sont faites à ses frais. En ce sens, v. LACASSE et PUTZEYS, *op. cit.*, p. 700.

¹³⁰ De manière restrictive, l'article 10 al. 4 de l'AUCTMR précise qu'en l'absence de réserves, « *il y a présomption que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent au moment de la prise en charge et que le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros, étaient conformes aux mentions de la lettre de voiture* ». Cette présomption admet la preuve contraire.

¹³¹ V. infra, n° 69 et s.

¹³² V. supra, n° 37.

¹³³ V. E. MACKAAY, *L'analyse économique du droit*, tome 1 : Fondements, Thémis/Bruylant, 2000 ; M. FABRE-MAGNAN, *op.cit.*, n° 71 et s ; E. BROUSSAIS, *L'économiste, le juriste et le contrat*, in *Mélanges J. Ghestin*, 2001, p. 143.

utilité sociale¹³⁴ en tant qu'instrument privilégié des échanges. En réalisant la conciliation des intérêts individuels et sociaux, le contrat acquiert ainsi une valeur qui dépasse celle que lui reconnaissent les parties contractantes. Le contrat doit être envisagé en lui-même dès lors qu'il est doté d'un intérêt qui dépasse celui des seules parties. En tout cas, comme on l'a si bien relevé¹³⁵ « dans l'ordre économique, les contrats représentent une valeur dont il faut éviter de favoriser la disparition ». La considération de l'importance économique du contrat postule alors l'édiction de règles qui privilégient la survie du contrat par rapport à sa disparition fondée sur le comportement des parties. Ainsi, la préférence va de plus en plus aujourd'hui à des solutions qui favorisent ou permettent le maintien du contrat¹³⁶ et non à celles qui conduisent à la nullité. On peut voir dans cette option la manifestation du triomphe des considérations d'ordre économique sur la morale, dès lors que l'appréciation du comportement du contractant¹³⁷ devient subalterne par rapport à l'utilité économique ou sociale du contrat.

57. De telles considérations peuvent, d'une certaine manière, expliquer le choix fait par l'OHADA¹³⁸ d'exclure la nullité du contrat de transport en cas d'absence ou de fausses déclarations de l'expéditeur pouvant constituer des cas de dol ou d'erreur au sens du droit commun des obligations¹³⁹. En effet, l'importance du transport routier comme facteur de communication et instrument de facilitation des échanges n'est pas à démontrer dans la zone couverte par cette organisation. La majorité des échanges de marchandises se font par la route, notamment entre les pays d'Afrique de l'ouest qui sont pratiquement reliés par un réseau routier assez dense. Par ailleurs, l'utilisation de lettres de voiture reste bien marginale dans une région où la grande majorité d'entreprises de transport sont individuelles et reposent généralement sur l'exploitation d'un véhicule unique. Dans un tel contexte, il a pu apparaître prioritaire d'assurer la sécurité des transactions ou des activités économiques par le choix de règles qui garantissent la survie du contrat.

58. En définitive, l'AUCTMR adopte une solution originale en excluant tout recours à la théorie des vices du consentement. Cependant, cette position peut encourir la critique de ceux qui tiennent à une certaine moralisation du droit des contrats et particulièrement ceux qui font reposer l'obligation d'information sur des exigences morales¹⁴⁰. En tout état de cause, la solution retenue par l'AUCTMR est plus rigide que celle du Code des assurances de la CIMA

¹³⁴ V. sur ce concept, J. GHESTIN, *Traité, op.cit.*, n° 172 et s ; *L'utile et le juste dans les contrats*, D. 1982, chron., p. 1.

¹³⁵ TERRE, SIMLER et LEQUETTE, *op. cit.*, n° 660.

¹³⁶ La mise en œuvre de certaines de ces solutions dépend beaucoup de la bonne volonté des parties. Il en est ainsi de la confirmation, de la régularisation ou encore de la réfection du contrat. V. G. COUTURIER, *La confirmation des actes nuls*, thèse Paris II, LGDJ. 1972 ; Ch. DUPEYRON, *La régularisation des actes nuls*, thèse Toulouse, LGDJ, 1973 ; J. GHESTIN, *ibid.*, n° 790 et s. Signalons que les Principes Unidroit prévoient la survie du contrat, nonobstant une erreur qui aurait pu entraîner la nullité, lorsque « l'autre partie manifeste l'intention de s'y conformer ou qu'elle exécute ses obligations ainsi que la victime de l'erreur l'entendait » (art. 3. 13). V. Ch. LARROUMET, *La valeur des principes d'Unidroit applicables aux contrats du commerce international*, JCP. 1997.I. 4011 ; J-P BERAUDO, *Les principes d'Unidroit relatifs au droit du commerce international*, JCP. 1995.I. 3842.

¹³⁷ B. FAGES, *Le comportement du contractant*, PUAM, 1997.

¹³⁸ Dans sa fonction d'intégration juridique, l'OHADA vise en priorité la sécurité juridique et la facilitation des échanges entre les Etats membres. V. P-G. POUGOUE, *OHADA, Instrument d'intégration juridique*, Rev. Afr. Sc. Jur (Univ. Ydé II), vol. 2, n° 2 (2001), p. 11 ; J. NGUEBOU TOUKAM, *Environnement juridique et développement du secteur privé : l'exemple de l'OHADA*, *ibid.*, vol. 2, n° 1 (2001), p. 19.

¹³⁹ Il faut d'ailleurs relever que le Code CIMA adopte la même solution en ce qui concerne les fausses déclarations avec quelques nuances. V. *infra*, n°

¹⁴⁰ Sur cette idée, v. M. EL. GHARBI, *op. cit.*, p. 723 et s.

qui impose à l'assuré de faire certaines déclarations à l'assureur¹⁴¹. En cas de manquement de l'assuré à cette obligation, les sanctions varient selon que la réticence ou la fausse déclaration est ou non intentionnelle. Ainsi, l'article 18 alinéa 1^{er} dudit code dispose que « *le contrat d'assurance est nul en cas de réticence ou de fausse déclaration intentionnelle de la part de l'assuré, quand cette réticence ou cette fausse déclaration change l'objet du risque ou en diminue l'opinion pour l'assureur alors même que le risque omis ou dénaturé par l'assuré a été sans influence sur le sinistre* ». En revanche, l'article 19 alinéa 1^{er} prévoit que « *l'omission ou la déclaration inexacte de la part de l'assuré dont la mauvaise foi n'est pas établie n'entraîne pas la nullité de l'assurance*¹⁴² ». Le Code CIMA fait donc le départ entre l'assuré de mauvaise foi et l'assuré de bonne foi, et sanctionne lourdement le premier au nom d'une certaine morale contractuelle qui élève la loyauté et la sincérité au rang d'instruments participant à l'instauration de l'équilibre contractuel¹⁴³. L'AUCTMR aurait pu s'inspirer de cette solution, ne serait-ce que pour sanctionner l'expéditeur qui a sciemment omis de faire une déclaration ou fait une fausse déclaration. Il a plutôt adopté une attitude pragmatique en retenant des sanctions qui, apparemment, ne remettent pas en cause l'existence du contrat.

B) Le recours à la responsabilité civile et à des sanctions spécifiques

59. Le droit OHADA a cru, en excluant la nullité en cas de violation de l'obligation d'information par l'expéditeur, assurer la survie du contrat. Si cela est certainement vrai en ce qui concerne les sanctions qui s'inspirent du droit de la responsabilité civile (2), il en est autrement des sanctions « matérielles » qui affectent l'existence ou l'exécution du contrat de transport (1).

1) Les sanctions affectant l'existence ou l'exécution du contrat de transport

60. L'AUCTMR prévoit des sanctions qui « frappent » directement l'objet du contrat de transport, à savoir la marchandise. Il s'agit du refus du transport de la marchandise d'une part (a), et du déchargement, de la destruction ou de la neutralisation de la marchandise, d'autre part (b).

a) Le refus du transport de la marchandise

61. Cette sanction est énoncée par l'article 8 alinéa 4 de l'AUCTMR¹⁴⁴. Il résulte de ce texte que si l'expéditeur remet au transporteur des documents, des espèces ou des marchandises de grande valeur sans en avoir fait connaître au préalable la nature ou la valeur,

¹⁴¹ V. ASSI-ESSO, ISSA-SAYEGH et LOHOUES-OBLE, *op. cit.*, p. 191 et s ; V-E. BOKALLI, *op. cit.*, pp. 428-429.

¹⁴² Dans ce cas, la sanction varie suivant que l'omission ou la déclaration inexacte est constatée avant ou après le sinistre. Si elle est constatée avant le sinistre, l'assureur a le droit soit de maintenir le contrat moyennant un supplément de prime, soit de le résilier dans un délai de dix jours suivant notification faite à l'assuré. Si la constatation est faite après le sinistre, l'indemnité est réduite en proportion du taux des primes qui auraient dû être payées. V. art. 19 al. 2 et 3.

¹⁴³ Sur cette question en général, v. J-L BAUDOIN, *Justice et équilibre : la nouvelle moralité contractuelle du droit civil québécois*, in Mélanges J. GHESTIN, *op.cit.*, p.33 ; D. MAZEAUD, *Les nouveaux instruments de l'équilibre contractuel*, in La nouvelle crise du contrat, *op.cit.*, p. 135.

¹⁴⁴ L'article 7 al. 2 de l'AUCTMR prévoit un cas particulier de refus du transport de la marchandise. Il reconnaît ce droit au transporteur lorsque celui-ci ayant avisé l'expéditeur de l'existence d'un défaut d'emballage apparent, il n'est pas remédié à ce défaut dans un délai raisonnable.

le transporteur n'est pas tenu de les transporter. Il s'agit d'une disposition originale de l'AUCTMR et qui n'a pas d'équivalent dans la CMR.

Ainsi, le transporteur se voit reconnaître le droit de ne pas accepter au transport des marchandises, des espèces ou des documents de grande valeur dont l'expéditeur lui a caché la nature ou la valeur. Il s'agit d'un droit dont l'usage est facultatif. Le transporteur apprécie souverainement les circonstances et décide de déplacer ou de ne pas déplacer la marchandise. Lorsqu'il refuse le transport, il devra, en cas de litige, prouver qu'il n'a pas eu connaissance, au moment de la prise en charge des marchandises, de leur nature ou de leur valeur exacte.

62. Il faut tout de même préciser que le *refus du transport* n'est pas totalement inconnu en droit des transports. Depuis fort longtemps, il est admis que le transporteur est libre de ne pas contracter ou de ne pas transporter la marchandise si, de par ses données particulières, l'exécution d'un transport lui apparaît risquée ou au dessus de ses moyens¹⁴⁵. En tout cas, le transporteur est en droit de refuser « *toute chose dont il n'entend point assurer le transport soit parce qu'elle présente des risques, soit parce que l'opération ne lui paraît pas assez rémunératrice : le principe de la liberté du commerce lui permet de limiter son activité comme il l'entend, à condition qu'il n'ait point fait d'offres précises en vue du transport de toute marchandise quelconque*¹⁴⁶ ».

Cependant, s'agissant du droit reconnu par l'AUCTMR au transporteur de refuser le transport de documents, espèces ou marchandises de grande valeur dont la nature ou la valeur n'ont pas été déclarées par l'expéditeur, il faut souligner qu'il procède d'autres considérations. En effet, il vise simplement à sanctionner une faute de l'expéditeur qui consiste à ne pas avoir fait connaître au préalable la nature ou la valeur exacte des choses qu'il remet au transporteur¹⁴⁷.

63. L'application de l'article 8 alinéa 4 n'est pas sans susciter quelques difficultés. La première tient à l'absence de toute indication sur ce qu'il faut entendre par « *documents, espèces ou marchandises de grande valeur*¹⁴⁸ ». En effet, contrairement aux marchandises dangereuses dont la notion est définie de manière précise¹⁴⁹, l'AUCTMR prend le « risque » d'utiliser une formule au contenu vague dont l'appréciation est laissée à la discrétion du transporteur¹⁵⁰. En l'absence de critères légaux de la notion de « grande valeur », il appartient aux juges du fond de fixer les éléments permettant, dans chaque cause, de dire si les documents, espèces ou marchandises confiés au transporteur étaient de grande valeur.

La seconde difficulté que suscite ce texte est relative au fret. La question est de savoir si le transporteur doit conserver le fret déjà perçu avant la prise en charge de la marchandise. Devant le silence de l'AUCTMR, on peut estimer que les relations contractuelles étant prématurément terminées, le transporteur doit normalement restituer le fret à l'expéditeur¹⁵¹.

¹⁴⁵ V. Com., 10 déc. 1989, B.T. 1990, p. 66 ; Paris, 4 déc 1979, B.T 1980, p. 79 ; 10 fév. 1984 (SCAC c/ The sea insurance et LEP transport) et 16 déc. 1985 (STEF c/ Barron et UAP), cités in Lamy transport, *ibid*, Jurisp. n° 1307.

¹⁴⁶ J. et E. ESCARRA, J. RAULT, *op. cit.*, n° 838.

¹⁴⁷ Pareille sanction est également prévue lorsqu'un défaut d'emballage ayant été constaté et signalé à l'expéditeur, ce dernier n'y remédie pas dans un délai raisonnable. V. art. 7 al. 2 de l'AUCTMR.

¹⁴⁸ V. LACASSE et PUTZEYS, *op.cit*, p. 698.

¹⁴⁹ V. article. 2-f.

¹⁵⁰ Pour prévenir les difficultés, l'AUCTMR aurait pu contenir une liste limitative ou tout au moins indicative des objets de valeur tels que les pierres précieuses, l'or, les valeurs mobilières ou les devises dont la déclaration serait obligatoire.

¹⁵¹ Cette solution est à rapprocher de celle qui s'applique en cas de nullité ou de résolution du contrat. La règle dans les deux cas est que les choses doivent être remises en l'état, chaque partie devant restituer ce qu'elle a reçu de l'autre. V.R. JAMBU-MERLIN, *Essai sur la rétroactivité des actes juridiques*, RTD civ. 1948. 279 A. BOUZIGES, *Les restitutions après annulation ou résolution d'un contrat*, thèse (dactyl.) Poitiers, 1982 ; E.

Une réponse contraire créerait une situation d'enrichissement sans cause et reviendrait finalement à sanctionner l'expéditeur deux fois.

64. Enfin de compte, le refus du transport est une sanction sévère pour l'expéditeur. Par ses effets, elle paraît ambivalente. D'un côté, le refus du transport s'apparente quelque peu à l'*exception d'inexécution*¹⁵² dans la mesure où le transporteur, confronté à l'inexécution par l'expéditeur de l'obligation d'information, est en droit de ne pas fournir sa prestation. De l'autre, en aboutissant parfois à la cessation prématurée de la relation contractuelle par la seule volonté du transporteur, le refus du transport se rapproche de la *rupture unilatérale du contrat*¹⁵³. Dans un cas comme dans l'autre, il apparaît que le refus du transport affecte indiscutablement, soit l'*existence du contrat de transport*¹⁵⁴, celui-ci prenant fin lorsque le transporteur décide de ne pas exécuter définitivement le transport, soit l'*exécution* du contrat, ce dernier étant simplement suspendu lorsque le transporteur accepte finalement d'assurer le transport de la marchandise moyennant le paiement d'un supplément de fret. Ainsi, lorsqu'il conduit à la disparition du lien contractuel, le refus de transporter la marchandise aboutit finalement au même résultat que la nullité. La survie du contrat que semble privilégier l'AUCTMR est donc un leurre. Les autres mesures susceptibles d'être prises par le transporteur le confirment par ailleurs.

b) Le déchargement, la destruction ou la neutralisation de la marchandise

65. Il s'agit de mesures que le transporteur est habilité à prendre lorsque l'expéditeur lui a remis des marchandises dangereuses sans lui en avoir fait connaître la nature exacte. S'inspirant du droit maritime¹⁵⁵, l'article 8 alinéa 3 in fine de l'AUCTMR dispose que « le transporteur peut, de manière adéquate, décharger, détruire ou rendre inoffensives les marchandises dangereuses qu'il n'aurait pas consenti à prendre en charge s'il avait connu leur nature ou leur caractère, et ce sans aucune indemnité ». Il y a là énoncée une double sanction pour l'expéditeur qu'il faut examiner.

66. D'abord, l'article 8, alinéa 3 de l'AUCTMR reconnaît au transporteur le droit de décharger, détruire ou rendre inoffensives les marchandises dangereuses dont la nature lui a été dissimulée ou cachée. Le transporteur dispose ainsi d'une triple option : décharger, détruire ou neutraliser la marchandise dangereuse. Le choix de l'une ou l'autre solution dépend certainement de la nature de la marchandise (matière inflammable, explosive, toxique, solide, liquide ou gazeuse) et surtout du risque qu'elle présente pour la sécurité ou l'intégrité

POISSON-DROCOURT, *Les restitutions entre les parties consécutives à l'annulation d'un contrat*, D. 1983, chron. 85 ; M. MALAURIE, *Les restitutions en droit civil*, thèse Paris II, 1990 ; C. RIGALLE, *La résolution partielle du contrat*, thèse Lille II, 2001 ; J. GHESTIN, *op.cit.*, n° 919 s ; TERRE, SIMLER et LEQUETTE, *op.cit.*, n° 424 s (nullité), n° 654 s (résolution).

¹⁵² V. J-F PILLEBOUT, *Recherches sur l'exception d'inexécution*, thèse Paris, éd. 1971 ; C. MALECKI, *L'exception d'inexécution*, thèse Paris I, LGDJ. 1999 ; TERRE, SIMLER et LEQUETTE, *ibid.*, n° 630 s.

¹⁵³ Le juge pourrait cependant contrôler a posteriori les motifs qui ont conduit le transporteur à refuser de transporter la marchandise et donc finalement de rompre unilatéralement le contrat.

¹⁵⁴ Si l'on assimile le refus de transporter à l'exception d'inexécution, l'idée de résolution unilatérale ne serait pas totalement exclue. V. J. ROCHE-DAHAN, *L'exception d'inexécution, une forme de résolution unilatérale du contrat synallagmatique*, D. 1994, chron., p. 257.

¹⁵⁵ En effet, il est de règle en matière maritime que les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur n'eût pas consenti s'il avait connu leur nature, peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur et ce sans indemnité. V. art. 4 al. 6 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 ; art. 13 al. 2-b de la Convention des Nations sur le transport de marchandise par mer (1978) ; art. 44 du décret du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes. R. RODIERE, *Traité général de droit maritime*, tome 2, n° 429.

du transporteur, des autres marchandises ou des tiers. Toutefois, la décision du transporteur doit être proportionnelle au risque encouru ou à la gravité du préjudice redouté.

L'exercice par le transporteur de ce droit de déchargement, de destruction ou de neutralisation de la marchandise dangereuse est subordonné à une condition qui est de nature à éviter les abus ou l'arbitraire. En effet, l'article 8 alinéa 3 in fine indique bien que le transporteur peut décharger, détruire ou rendre inoffensives les marchandises « *qu'il n'aurait pas consenti à prendre en charge s'il avait eu connaissance de leur nature ou leur caractère* ». Le transporteur doit en quelque sorte démontrer que le silence de l'expéditeur a eu une incidence sur sa décision de prendre en charge la marchandise litigieuse. A défaut d'une telle preuve, sa responsabilité pourrait être recherchée pour les dommages subis par la marchandise.

67. Ensuite, le texte précité permet au transporteur de décharger, détruire ou neutraliser la marchandise sans avoir à verser aucune indemnité à l'expéditeur. Autrement dit, l'expéditeur supporte entièrement les conséquences résultant de la décision du transporteur sans pouvoir prétendre à une contrepartie quelconque. Par exemple, s'il s'agit du déchargement de la marchandise, l'expéditeur devra supporter la totalité des frais de retour ou de réexpédition, ou encore les frais de conservation ou de garde de la marchandise ou, le cas échéant, les rembourser au transporteur.

La sanction est donc particulièrement lourde pour l'expéditeur. Elle prend d'ailleurs l'allure d'une peine privée infligée à l'expéditeur à raison d'un manquement à son devoir d'information.

68. En somme, la décision du transporteur de décharger, détruire ou rendre inoffensives des marchandises dangereuses n'a pas seulement des effets matériels. Elle a aussi une incidence juridique dans la mesure où elle met en cause l'existence même (ou la survie) du contrat de transport. En effet, en déchargeant, détruisant ou neutralisant la marchandise, le transporteur prive le contrat de transport de son objet (ou l'altère) et, par conséquent, celui-ci peut prendre fin de manière anticipée. En tout cas, le transport est réputé terminé. Le sort du contrat de transport se trouve ainsi entre les mains du transporteur qui dispose d'un quasi pouvoir de *rupture unilatérale* des relations contractuelles. Il est certain qu'une telle prérogative ne peut se justifier que par le risque que les marchandises dangereuses présentent pour la sécurité ou l'intégrité des personnes, du matériel de transport ou des autres marchandises¹⁵⁶. Quelque pertinent que soit cet argument, il reste que sans peut-être y avoir pensé, l'AUCTMR permet finalement au transporteur, par décision unilatérale, de mettre un terme au contrat sans avoir à recourir à l'office du juge. Il y a là une situation qui s'inscrit bien dans ce que la doctrine moderne appelle l'*unilatéralisme*¹⁵⁷. Ainsi, contrairement à ce qui se passe lorsque le transporteur opte pour la mise en jeu de la responsabilité de l'expéditeur, le juge n'intervient qu'*a posteriori*, en cas de contestation par l'expéditeur du bien fondé des mesures prises par le transporteur¹⁵⁸.

¹⁵⁶ En quelque sorte, l'urgence justifierait ainsi que le transporteur soit dispensé de faire appel au juge.

¹⁵⁷ Ch. JAMIN, D. MAZEAUD (sous la dir.de), *L'unilatéralisme et le droit des obligations*, 1999 ; E. BAZIN, *La résolution unilatérale du contrat*, RRJ. 2000, 1381. La Cour de cassation (Civ, 1^e, 28 oct. 2003, RTD civ. 2004. 89) confirme bien cette tendance à l'unilatéralisme du droit contemporain des obligations lorsqu'elle décide que « *la gravité du comportement d'une partie à un contrat peut justifier que l'autre partie y mette fin de façon unilatérale à ses risques et périls, peu important que le contrat soit à durée déterminée ou non* ».

¹⁵⁸ La situation est alors exactement la même qu'en droit commun, en cas de résolution unilatérale du contrat proprement dite par une partie pour comportement grave de son cocontractant. V. E. BAZIN, *ibid.*, n° 14 et s ; Ch. JAMIN, Note sous Civ. 1^e, 22 juil. 1998, D. 1999. 197 ; N. RZEPECKI, Note sous arrêt précité, JCP. 1999.II. 10133 ; J. MESTRE et B. FAGES, *Résolution unilatérale. A quoi tient le comportement grave ?* RTD civ. 2004. 89.

2) Les sanctions relevant de la responsabilité civile

69. Le contrat de transport ne survit finalement que dans l'hypothèse où le transporteur préfère agir sur le terrain de la responsabilité civile¹⁵⁹. L'AUCTMR lui offre deux possibilités : soit rechercher la responsabilité de l'expéditeur pour tout préjudice subi en raison du transport de la marchandise (a), soit se prévaloir de la faute de l'expéditeur pour s'exonérer de toute responsabilité (b).

a) La responsabilité de l'expéditeur

70. Contrairement à la CMR qui n'aborde nulle part le problème de la responsabilité de l'expéditeur en cas d'omission ou de fausse déclaration concernant la marchandise¹⁶⁰, l'AUCTMR lui consacre une place importante. Des dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 8 dudit acte, il résulte que l'expéditeur est responsable de tout préjudice subi par le transporteur :

- lorsque ce préjudice a pour origine « soit l'omission, soit l'insuffisance ou l'inexactitude de ses déclarations ou instructions relatives à la marchandise transportée » (art. 8. par. 2) ;
- lorsqu'il remet au transporteur une marchandise dangereuse (art. 8. par.3) ou des documents, des espèces ou des marchandises de grande valeur (art.8. par. 4) sans en avoir fait connaître au préalable la nature exacte ou la valeur.

Quelle que soit l'hypothèse envisagée, la situation de l'expéditeur est identique : il est responsable envers le transporteur de tous dommages résultant de son omission ou de l'inexactitude de ses déclarations. Il convient alors de préciser les conditions, la portée de cette responsabilité et le régime de l'action en responsabilité.

72. Les conditions de la responsabilité de l'expéditeur pour violation de l'obligation d'information sont les conditions classiques de toute responsabilité contractuelle¹⁶¹. Le transporteur doit rapporter une triple preuve. D'abord, il doit faire la preuve du dommage subi par lui-même ou par toute personne aux services de laquelle il a recours pour l'exécution du contrat de transport. Il peut s'agir des atteintes à la sécurité ou à l'intégrité physique du transporteur ou de ses préposés, des dommages subis par le matériel de transport¹⁶², des amendes infligées par la douane à raison d'une désignation inexacte de la marchandise, des dépenses ou frais occasionnés par le transport, la garde ou l'entreposage de la marchandise, etc. C'est dire que la notion de dommages englobe tous frais et dommages auxquels est confronté le transporteur et qui ont pour origine une omission ou une fausse déclaration de l'expéditeur¹⁶³.

¹⁵⁹ Traitant des contrats en général, M. LUCAS de LAYSSAC précise qu'en cas de violation de l'obligation de renseignements, le demandeur qui hésiterait à mettre en œuvre les articles 1110 ou 1116 du code civil, pourrait toujours recourir à l'article 1382. V. *op. cit.*, p. 330, n° 42.

¹⁶⁰ Sur cette lacune de la CMR, v. LACASSE et PUTZEYS, *op. cit.*, p. 698 ; J. PUTZEYS, *Le contrat de transport routier de marchandises*, n° 349 et s, et n° 1004 et s. Précisons cependant que la CMR envisage la responsabilité de l'expéditeur envers le transporteur des dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises ainsi que des frais ayant pour origine le vice d'emballage. V. art. 10.

¹⁶¹ Pour une vue complète des conditions de responsabilité en cas de violation de l'obligation d'information en général, v. FABRE-MAGNAN, *op. cit.*, n° 596 et s.

¹⁶² V. Colmar, 16 juin 1972, B.T 1972, p. 320 (dégâts causés au véhicule par une surcharge consécutive à une déclaration inexacte du poids).

¹⁶³ L'article 8 al. 3 précise que le transporteur qui a remis une marchandise dangereuse sans en avoir fait connaître au préalable la nature exacte, doit notamment acquitter les frais d'entreposage et les dépenses occasionnées par cette marchandise.

Ensuite, il doit établir l'omission, l'inexactitude ou l'insuffisance des informations fournies par l'expéditeur et montrer qu'elle est constitutive d'un manquement à l'obligation mise à sa charge¹⁶⁴.

Enfin, il doit établir le lien de causalité entre le dommage subi et l'inexécution de l'obligation d'information par l'expéditeur.

73. L'expéditeur doit normalement réparer l'intégralité du préjudice subi (matériel et/ou moral) par le transporteur dès lors que les conditions de sa responsabilité sont réunies¹⁶⁵. Il reste que cette responsabilité n'est engagée qu'envers le transporteur¹⁶⁶ (ou ses préposés). L'expéditeur ne peut être tenu de répondre directement des dommages subis par le destinataire des marchandises ou par d'autres expéditeurs. Ces deux situations méritent d'être précisées.

En premier lieu, le transporteur ne peut pas se prévaloir de l'omission ou de l'inexactitude des déclarations de l'expéditeur pour dégager sa responsabilité à l'égard du *destinataire de la marchandise litigieuse*. Il demeure seul responsable envers le destinataire des marchandises telles qu'elles sont décrites dans la lettre de voiture. L'article 5 alinéa 1 de l'AUCTMR pose en règle que « *la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve contraire, des conditions du contrat et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur* ». Dès lors, si le transporteur n'a pas fait des réserves au moment de la prise en charge de la marchandise, il y a présomption que celle-ci était en bon état et que le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros étaient conformes aux mentions de la lettre de voiture¹⁶⁷. Il répond donc des dommages subis par le destinataire, sous réserve de son recours contre l'expéditeur lorsqu'il peut prouver que le dommage résulte de la violation de l'obligation d'information¹⁶⁸. C'est dire que dans les rapports entre le transporteur et le destinataire, le contrat de transport produit entièrement ses effets. L'inexactitude des déclarations faites par l'expéditeur sur la lettre de voiture ne constitue donc pas une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur à l'égard de l'expéditeur, sauf exception prévue par la loi¹⁶⁹.

En second lieu, il peut arriver que *d'autres expéditeurs* subissent des dommages ayant pour origine l'inexécution de l'obligation d'information par un expéditeur. Dans ce cas aussi, le transporteur est directement responsable. L'article 16 alinéa 1^{er} de l'AUCTMR énonce de manière péremptoire que le transporteur « *est responsable de l'avarie, de la perte totale ou partielle qui se produit pendant la période de transport, ainsi que du retard à la livraison* ». Il ne peut pas donc se prévaloir de la faute de l'expéditeur fautif et l'opposer à un autre qui

¹⁶⁴ Autrement dit, le transporteur doit faire la preuve de la faute de l'expéditeur. V. en matière maritime où le problème se pose de la même manière : Colmar, 18 janv. 1984, B.T. 1984, p. 251 ; Trib. com. Le Havre, 17 juin 1969, D.M.F 1970. 561.

¹⁶⁵ Contrairement au transporteur qui bénéficie d'une limitation légale de responsabilité (v. art. 18 de l'AUCTMR), l'expéditeur doit effectivement indemniser le transporteur pour tout le préjudice subi par le transporteur, sauf clause contraire. En effet, en l'absence d'interdiction légale, rien n'empêche que les parties puissent prévoir une clause limitant la responsabilité de l'expéditeur. En tout cas, la question de la limitation de la responsabilité de l'expéditeur fait aujourd'hui débat. V.M. TILCHE, *Limites de responsabilité. Pourquoi pas le chargeur ?* B.T.L. 2003, p. 431.

¹⁶⁶ Quant à la responsabilité éventuelle de l'expéditeur à l'égard des tiers qui auraient subi des dommages, elle est de nature délictuelle, aucune relation contractuelle n'existant entre eux. Par tiers, on entend les ayants droit des autres marchandises transportées en même temps que celles de l'expéditeur fautif, ou encore toute personne étrangère au contrat de transport.

¹⁶⁷ V. art. 10 al. 4 de l'AUCTMR.

¹⁶⁸ Cette solution est constante en droit maritime. V. A. AKAM AKAM, *La responsabilité du chargeur pour les dommages causés par ses marchandises dans le transport maritime*, mémoire de D.E.S.S, Aix-Marseille III, 1987 ; Aix-en-Provence, 17 avr. 1956, B.T 1956, p. 166 ; 20 mars 1979, B.T 1979, p. 364 ; Trib. com. Marseille, 2 mai 1975, D.M.F 1976. 94.

¹⁶⁹ V. infra, n° 76 et s.

aurait subi un dommage. Comme l'a fort bien relevé le Doyen Rodière¹⁷⁰ : « *La règle de base est simple : tout dommage qui s'est produit entre la prise en charge et la livraison est réputé dû au transporteur et cette présomption de responsabilité qui pèse sur lui est très lourde* ». En somme, le transporteur est seul responsable envers ces expéditeurs n'ayant aucune connaissance, ni relation avec l'expéditeur dont la faute serait à l'origine de leur préjudice¹⁷¹. Le transporteur pourra cependant se retourner contre celui-ci.

74. L'AUCTMR ne fixe pas un régime propre à l'action en responsabilité contre l'expéditeur. Il faut donc partir des règles générales qu'il édicte pour déterminer le délai de prescription d'une part et le tribunal compétent d'autre part.

L'article 25 alinéa 1^{er} de l'AUCTMR qui fixe les délais de prescription n'est pas suffisamment clair. En effet, si ce texte énonce *in limine* que « *toute action découlant d'un transport régi par le présent acte uniforme se prescrit par un an à compter de la date de livraison ou, à défaut de livraison, de la date à laquelle la marchandise aurait dû être livrée* ». Tout porte à croire que cette rédaction ne concerne que l'action intentée contre le transporteur.

Il paraît cependant cohérent de soumettre l'action en responsabilité dirigée contre l'expéditeur à la prescription annuelle prévue par l'article précité. D'une part, il est normal que la responsabilité des parties à un même contrat soit soumise à des conditions identiques, sauf lorsque la loi en dispose autrement. Rien ne peut justifier que l'action contre l'expéditeur soit prescrite dans le délai de droit commun qui est de cinq ans en matière commerciale¹⁷² alors que celle dirigée contre le transporteur serait soumise à la prescription d'un an prévue par l'AUCTMR. D'autre part, on peut invoquer l'argument de texte tiré de la formule même de l'article 25 alinéa 1^{er} qui vise *in limine* et sans distinction, « *toute action découlant d'un transport régi par le présent Acte uniforme* ». Il ne fait aucun doute que l'action du transporteur trouve son origine dans un manquement de l'expéditeur à une obligation contractuelle.

L'action en responsabilité contre l'expéditeur est donc soumise à la prescription d'un an. Toutefois, s'il s'avère que la faute commise par ce dernier est une faute dolosive ou une faute équivalente au dol¹⁷³, ce délai est alors de trois ans conformément aux dispositions de l'article susvisé¹⁷⁴.

L'intervention de la jurisprudence permettra de fixer le droit sur cette question. En attendant, on peut regretter que les rédacteurs de l'AUCTMR ne soient pas inspirés de la loi française du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes qui traite expressément de la prescription de l'action contre le chargeur. L'article 26 précise que « *toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par un an* ». Une telle disposition a le mérite d'être claire et est de nature à éviter tout débat.

¹⁷⁰ *Droit des transports*, n° 493.

¹⁷¹ Il y a là une exacte application du principe de l'effet relatif des contrats énoncé par l'article 1165 du Code civil.

¹⁷² V. art. 18 de l'Acte uniforme du 17 avril 1997 relatif au droit commercial général, J.O. OHADA, n° 1, 01/10/97, p. 1 et s.

¹⁷³ Sur ces notions, v. D. NGUYEN THANH-BOURGEAIS, *Contribution à l'étude de la faute contractuelle : la faute dolosive et sa place dans la gamme des fautes*, RTD civ. 1974, 414 ; G. VINEY, *Remarques sur la distinction entre faute intentionnelle, faute inexcusable et faute lourde*, D. 1975, chron. 263 ; G. BRIERE DE L'ISLE, *La faute dolosive, Tentative de clarification*, D. 1980, chron. 133 ; C. RADE, *L'impossible divorce de la faute et de la responsabilité civile*, D. 1998, chron. 301.

¹⁷⁴ V. Com, 8 janv. 1974, B.T. 1974, p. 91 ; Paris, 17 juin 1974, B.T. 1974, p. 321 ; Lyon, 27 juin 1980, B.T. 1980, p. 504.

75. L'AUCTMR laisse le choix au transporteur de porter son action soit devant une juridiction arbitrale¹⁷⁵, soit devant une juridiction étatique.

Le transporteur peut effectivement recourir à l'arbitrage. En effet, l'article 26 de l'AUCTMR dispose que « *tout litige résultant d'un contrat de transport (...) peut être réglé par voie d'arbitrage* ». Aucune forme particulière d'arbitrage n'est imposée. Le demandeur a ainsi la liberté de recourir à la procédure d'arbitrage¹⁷⁶ de son choix, soit l'arbitrage ad hoc¹⁷⁷, soit l'arbitrage institutionnel¹⁷⁸. Quelle que soit la procédure retenue, le ou les juges choisis, comme d'ailleurs les juges étatiques, devront trancher le litige suivant les règles de l'AUCTMR qui sont d'application impérative¹⁷⁹.

Le transporteur a naturellement la possibilité de porter son action devant une juridiction étatique. Sauf clause attributive de juridiction, il peut, conformément à l'article 27 alinéa 1^{er}, saisir la juridiction du pays sur le territoire duquel l'expéditeur « *a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu* » ou sur lequel la prise en charge de la marchandise a eu lieu ou la livraison est prévue¹⁸⁰.

b) L'exonération du transporteur

76. D'une manière générale, le transporteur peut s'exonérer en invoquant diverses causes d'exonération parmi lesquelles figure la faute de son cocontractant¹⁸¹. L'article 17 alinéa 1^{er} de l'AUCTMR reprend cette solution acquise en droit commun en disposant que « *le transporteur est exonéré s'il prouve que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute ou un ordre de l'ayant droit* ». Dès lors, le transporteur peut se prévaloir d'une fausse déclaration de l'expéditeur ou d'une mauvaise rédaction de la lettre de voiture pour dégager sa responsabilité. Pour qu'il soit mis hors de cause, il faut que la faute reprochée à l'expéditeur soit en rapport direct et/ou exclusif avec le dommage subi par la marchandise. Toutefois, l'article 8 alinéa 4 *in fine* apporte une exception à cette règle en ce qui concerne les déclarations de l'expéditeur relatives à des documents, espèces ou marchandises de grande valeur en posant que « *la déclaration mensongère qui trompe sur la nature ou la*

¹⁷⁵ L'un des objectifs de l'OHADA est de promouvoir l'arbitrage comme instrument de règlement des différends contractuels en général. A cet effet, le Traité instituant l'OHADA consacre tout un titre à l'arbitrage. Par ailleurs, un Acte uniforme relatif au droit de l'arbitrage et un Règlement d'arbitrage de la Cour commune de justice et d'arbitrage de l'OHADA ont été adoptés et publiés. V. I. KHALIL DIALLO, *Arbitrage commercial interne et international*, Institut Afrique-Mer (Dakar), 1999 ; P-G. POUGOUE, J.M. TCHAKOUA, A. FENEON, *Droit de l'arbitrage dans l'espace OHADA*, PUA, 2000 ; Ph. FOUCHARD (sous la dir. de), *L'Ohada et les perspectives de l'arbitrage en Afrique*, Travaux du Centre René-Jean Dupuy pour le droit et le développement, Bruylant, 2000 ; R. AMOUSSOU-GUENOU, *L'arbitrage dans le Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires*, RDAI, 1996, n° 3, p. 321.

¹⁷⁶ Dans ce cas, la clause d'arbitrage doit normalement figurer sur la lettre de voiture.

¹⁷⁷ C'est celui qui se déroule en dehors de toute institution d'arbitrage, les parties au litige choisissant directement leurs arbitres auxquels il revient de tout organiser. Cette forme d'arbitrage a longtemps prévalu dans la plupart des Etats membres de l'OHADA. V. I. KHALIL DIALLO, *op.cit.*, p. 32.

¹⁷⁸ Il s'agit de l'arbitrage qui est organisé par une institution spécialisée à l'instar de la Cour d'arbitrage de Côte d'Ivoire, la Cour d'arbitrage, de médiation et de conciliation du Sénégal ou encore la Cour d'arbitrage de l'OHADA placée sous l'égide de la CCJA. V. pour une vue générale des centres d'arbitrage dans l'espace OHADA, I. KHALIL DIALLO, *ibid.*, p. 34 et s.

¹⁷⁹ V. art. 28 de l'AUCTMR et art. 33 de la CMR.

¹⁸⁰ S'il s'agit d'un transport intérieur, ce sont les règles de procédure du pays concerné qui déterminent la juridiction compétente.

¹⁸¹ Elles sont prévues à l'art. 17 de l'AUCTMR. V. LACASSE et PUTZEYS, *op. cit.*, p. 710.

valeur du bien exonère le transporteur de toute responsabilité »¹⁸². Cette règle appelle quelques observations.

En premier lieu, *la sanction* (l'exonération du transporteur) *s'applique dès lors que le transporteur peut simplement établir que l'expéditeur a fait une déclaration mensongère*. On peut cependant se demander s'il ne faut pas distinguer selon que l'expéditeur a sciemment fait une déclaration mensongère ou non. Il est possible de penser que l'utilisation de l'adjectif « mensongère » au lieu de « inexacte » ou « fausse » pourrait traduire la volonté du législateur de ne viser et ne sanctionner que les déclarations qui sont intentionnellement inexactes. En effet, une déclaration fausse ou inexacte devient mensongère quand son auteur a eu l'intention de tromper autrui¹⁸³. C'est dire que le mensonge doit être délibéré. En tout cas, lorsqu'il est avéré que la déclaration est mensongère, le transporteur peut s'en prévaloir à l'égard de toute personne, qu'il s'agisse de l'expéditeur ou de l'ayant droit à la marchandise¹⁸⁴.

En second lieu, *la sanction opère même s'il n'y a pas de rapport de causalité entre la déclaration mensongère et le dommage*¹⁸⁵. En d'autres termes, le transporteur est exonéré de toute responsabilité pour tout dommage survenu à des documents, espèces ou marchandises de grande valeur sans qu'il soit tenu de démontrer que ce dommage a pour cause ou trouve son origine dans la déclaration mensongère de l'expéditeur. D'ailleurs, la sanction s'applique que la cause du dommage soit connue ou inconnue. La règle est donc très sévère et prend l'allure d'une véritable *peine privée*¹⁸⁶ qui frappe l'expéditeur à cause de son comportement déloyal à l'égard de son cocontractant. D'une certaine manière, on peut rattacher cette sanction à la maxime « *fraus omnia corrumpit* ».

77. Si la faute de l'expéditeur entraîne l'exonération de responsabilité pour le transporteur, l'article 21 alinéa 1^{er} de l'AUCTMR prévoit cependant que « *le transporteur n'est pas admis au régime de l'exonération (...) de responsabilité prévue au présent acte uniforme (...) s'il est prouvé que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission qu'il a commis, soit avec l'intention de provoquer cette perte, cette avarie ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, cette avarie ou ce retard en résulterait probablement*¹⁸⁷ ». En d'autres termes, la faute dolosive ou inexcusable du transporteur entraîne la déchéance du droit à l'exonération (tel serait le cas lorsque ayant connaissance de la valeur exacte de la marchandise, il s'est rendu complice de la fraude commise par son cocontractant). Dans une telle situation, il y a normalement lieu à partage de responsabilité entre le transporteur et l'expéditeur.

¹⁸² Cette disposition est certainement inspirée du droit maritime. En effet, les articles 4 al. 5 de la Convention de Bruxelles de 1924 et 31 de la loi du 18 juin 1966 édictent que lorsque le chargeur a fait sciemment une déclaration inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises.

¹⁸³ Une déclaration faite par erreur ne peut pas être considérée comme une déclaration mensongère et peut donc entraîner l'application de la sanction. V. en droit maritime où le problème est identique : Trib. com. Le Havre, 9 nov. 1948, DMF 1949. 514 ; Trib. com. Marseille, 14 juin 1950, Rev. Scapel, 1950. 48.

¹⁸⁴ V. en matière maritime, Civ., 13 déc. 1943, D. 1944, p. 97 ; Rouen, 26 nov. 1976, DMF 1977. 276 ; Paris, 7 juil. 1978, B.T. 1978, p. 431 ; Aix-en-Provence, 20 mars 1979, B.T 1979, p. 364.

¹⁸⁵ Dans ce sens en matière maritime, v. Paris, 20 mars 1969, DMF 1969. 735.

¹⁸⁶ V. R. RODIERE, *op. cit.*, n° 429.

¹⁸⁷ Ce texte est différent de celui de l'art. 29 de la CMR qui vise le dol ou une faute qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équipollente au dol. V. R. LOEWE, *Note explicative sur la CMR du 19 mai 1956*, Dr. eur. Transports, 1976, n° 218.