

■ Recht

Die Blue Line in Domat/Ems

Hannes Mohr

Autobahnpiloten: Nebentätigkeiten und strafrechtliche Risiken

Nadine Zurkinden

Geschwindigkeitsrausch: Raser, Drifter und deren Ermöglicher im Visier des Gesetzgebers und der Behörden

Daniel Kaiser

Les obligations d'information dans le contrat de transport des marchandises par route en droit OHADA

Alain Ndoumyang

■ Praxis

L'appréciation contestable du caractère inhabituel des clauses de limitation de responsabilité des transporteurs issues des Conditions Générales « Spedlogswiss »

Thorsten Vogl / Eric Desfougères

Rechtsprechung unter der Lupe (Februar 2026 bis April 2026)

Nathalie Hoffmann / Laura Derrer / Nathalia Wehrli

Herausgeber

Nadine Zurkinden
Gerhard Fiolka
Hans Wiprächtiger

Gründer

Hans Giger
Edit Seidl

Beirat

Beat Hensler
Thomas Hurter
Thierry Luterbacher
Peter-Martin Meier
Adolf Ogi
Frank Th. Petermann
Evalotta Samuelsson
Michael Thali
Willi Wismer
Bettina Zahnd

Schriftleitung

Nadine Zurkinden
Thorsten Vogl
André Kuhn

■ Editorial 105

■ Recht

Die Blue Line in Domat/Ems 107

Hannes Mohr

Autobahnpiloten: Nebentätigkeiten und strafrechtliche Risiken 118

Nadine Zurkinden

Geschwindigkeitsrausch: Raser, Drifter und deren Ermöglicher im Visier des Gesetzgebers und der Behörden 130

Daniel Kaiser

Les obligations d'information dans le contrat de transport des marchandises par route en droit OHADA 148

Alain Ndoumyang

■ Praxis

L'appréciation contestable du caractère inhabituel des clauses de limitation de responsabilité des transporteurs issues des Conditions Générales « Spedlogswiss » 163

Thorsten Vogl / Eric Desfougères

Rechtsprechung unter der Lupe (Februar 2026 bis April 2026) 172

Nathalie Hoffmann

Rechtsprechung unter der Lupe (Februar 2026 bis April 2026) 176

Laura Derrer

Rechtsprechung unter der Lupe (Februar 2026 bis April 2026) 182

Nathalia Wehrli

Fachtagung 30 Jahre EVU-Schweiz

Anlässlich ihres 30-jährigen Bestehens lädt die Ländergruppe Schweiz der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse – kurz EVU-Schweiz – am 29. Oktober 2026 zur Jubiläumstagung ins Emil Frey Classics & Driving Center in Safenwil ein. Das Programm umfasst Referate zu den Themen Unfallanalyse, automatisiertes Fahren und digitale Spuren. Ergänzt wird die Tagung durch praxisnahe Demonstrationen.

Die Tagungssprache ist Deutsch mit französischer Simultanübersetzung. Die Referate werden in der Zeitschrift Strassenverkehr publiziert.

Die Tagung richtet sich an Richterinnen, Staatsanwältinnen, Rechtsanwältinnen, Juristinnen, Sachverständige, Polizistinnen sowie Fachpersonen der Unfallaufnahme und Versicherungsfachpersonen mit Interesse an den technischen, wissenschaftlichen und rechtlichen Grundlagen von Verkehrsunfällen. Weitere Informationen: <https://evu-schweiz.ch>



Strassenverkehr Circulation routière

ISSN: 1663-4888

Interdisziplinäre Zeitschrift / Revue interdisciplinaire
18. Jahrgang Nr. 2/2026

Herausgeber

Prof. Dr. iur. Nadine Zurkinden, ausserordentliche Professorin für Strafrecht und Strafprozessrecht unter besonderer Berücksichtigung des Internationalen Strafrechts und des Wirtschaftsstrafrechts, Universität Zürich
Prof. Dr. iur. Gerhard Fiolka, Professor für Internationales Strafrecht, Universität Freiburg i.Ü.
Dr. iur. h.c. Hans Wiprächtiger, Rechtsanwalt, ehem. Bundesrichter

Gründer

Prof. em. Dr. iur. et Dr. phil. I., E.C.L. Hans Giger, Universität Zürich, Rechtsanwalt, Herausgeber
Prof. Edit Seidl, Mediatorin IRP-HSG, Andragogin und Ökonomin, Herausgeberin

Beirat

lic. iur. Beat Hensler, a. Kommandant der Luzerner Polizei; a. Präsident der Konferenz der Kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz (KKPKS)
Nationalrat Thomas Hurter, Zentralpräsident des Auto Gewerbe Verbandes Schweiz (AGVS), Zentralpräsident des Automobil Clubs Schweiz (ACS), Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
Dr. iur. Thierry Luterbacher, Rechtsanwalt, a. CEO AXA ARAG
lic. phil. I Peter-Martin Meier, a. Präsident Verkehrssicherheitsrat
a. Bundesrat und Bundespräsident Dr. h.c. Adolf Ogi, Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiedepartements 1988-1995
Dr. iur. Frank Th. Petermann, Rechtsanwalt, Präsident der Vereinigung der Schweizer Medizinalrechtsanwälte
lic. iur. Evalotta Samuelsson, Rechtsanwältin, Vorstandsmitglied der Unfallpfer- und Patientenrechtsberatungsstelle U.P.
Prof. Dr. med. Michael Thali, Executive MBA HSG, Lehrstuhl Rechtsmedizin & Beziehung zum Recht – Universität Zürich
Willi Wismer, Stiftungsratspräsident RoadCross Schweiz
Dipl. Phys. Bettina Zahnd, Leiterin Sicherheit im Strassenverkehr bei EBP Schweiz AG

Redaktion

Chefredaktion

Prof. Dr. Nadine Zurkinden, ausserordentliche Professorin für Strafrecht und Strafprozessrecht unter besonderer Berücksichtigung des Internationalen Strafrechts und des Wirtschaftsstrafrechts, Universität Zürich

Schriftleitung

Prof. Dr. Nadine Zurkinden, ausserordentliche Professorin für Strafrecht und Strafprozessrecht unter besonderer Berücksichtigung des Internationalen Strafrechts und des Wirtschaftsstrafrechts, Universität Zürich
Thorsten Vogl, Ass. iur., Mitglied des Vorstands der SGO – Ständige Schweizerische Schiedsgerichtsorganisation, Zürich, Associate der GSL Consulting GmbH, Biberist, Dozent für Allgemeine Rechtskunde und Transportrecht an der ABB Technikerschule in Baden, Ehrenmitglied der Association pour l'unification du droit en Afrique (UNIDA), Paris.
Prof. Dr. iur. André Kuhn, Professeur de criminologie et de droit pénal aux Universités de Neuchâtel et de Genève, Membre fondateur Centre interdisciplinaire de droit et d'étude de la circulation routière CIDECR (französisch)

Redaktion

Dr. iur. Roland Brehm, a. Lehrbeauftragter Universitäten Genf und Fribourg
lic. iur. Manfred Dähler, Rechtsanwalt
Prof. Dr. med. Volker Dittmann, ehem. Leitender Arzt Forensische Psychiatrie, Universitäre Psychiatrische Kliniken Basel
Prof. Dr. Markus Hackenfort, Projektleiter Unfallforschung, Zentrum für Verkehrs- und Sicherheitspsychologie am IAP der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW
Prof. Dr. rer. nat. Lutz Jäncke, Ordinarius am Lehrstuhl für Neuropsychologie, Psychologisches Institut, Universität Zürich

Daniel Kaiser, Dr. iur., Rechtsanwalt und Notar, Fachanwalt SAV Strafrecht, Rüthi/SG
Prof. Dr. iur. Ueli Kieser, Rechtsanwalt, Titularprofessor an der Universität St. Gallen

Prof. Dr. iur. André Kuhn, Professeur de criminologie et de droit pénal aux Universités de Neuchâtel et de Genève, Membre fondateur Centre interdisciplinaire de droit et d'étude de la circulation routière CIDECR

Cédric Mizel, Dr en droit et avocat, Responsable des affaires juridiques, Service de la santé publique, Canton du Valais

lic. iur. Yann Moor, Rechtsanwalt, Prof. Giger & Partner Rechtsanwälte, Zürich

PD Dr. iur. Dr. med. Thomas Noll, Senior Researcher F&E, Justizvollzug und Wiedereingliederung Kanton Zürich

Prof. Dr. iur. Martin Schubarth, Universität Basel, a. Président du Tribunal fédéral, avocat-conseil

Prof. Dr. iur. Franz Werro, Universität Freiburg i.Ü. und Georgetown University Law Center, Washington D.C.

Prof. em. Dr. iur. Piermarco Zen-Ruffinen, Professeur honoraire, Université de Neuchâtel, Membre fondateur Centre interdisciplinaire de droit et d'étude de la circulation routière CIDECR

Auslandskorrespondenz

Eric Desfougères, ancien Chef du département Management de la Logistique et des Transports à l'IUT de Mulhouse, correspondant pour la France de la revue Strassenverkehr/Circulation routière

RA Ulrike Karbach, Fachanwältin für Verkehrsrecht

Dr. iur. Markus Schäpe, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht, Leiter ADAC Verkehrsrecht, München

Prof. Dr. Marie-France Steinlé-Feuerbach, Professeur émérite en Droit privé, Université de Haute-Alsace, Directeur honoraire du CERDACC (Centre Européen de recherche sur le Risque, le Droit des Accidents Collectifs et des Catastrophes)

Redaktionsadresse zur Einsendung von Beiträgen

redaktion.strassenverkehr@gmail.com

Übersetzungen

Leadübersetzungen in die französische Sprache
Translingua AG, Geibelstrasse 35, 8037 Zürich

Abonnementspreise

Jahresabonnement Schweiz: CHF 212.– (inkl. Versandkosten)

Jahresabonnement Ausland: CHF 254.– (inkl. Versandkosten)

Jahresabonnement Übersee: CHF 264.– (inkl. Versandkosten)

für Studierende: CHF 96.– (inkl. Versandkosten)

Einzelheft: CHF 80.– (exkl. Versandkosten)

Abonnementskündigungen sind schriftlich mit einer Frist von 8 Wochen zum Ende des Bezugsjahres mitzuteilen. Beanstandungen können nur innert 8 Tagen nach Eingang der Sendung berücksichtigt werden. Für durch die Post herbeigeführte Beschädigungen sind Reklamationen direkt bei der Poststelle am Zustellort anzubringen.

Anzeigenverkauf und -beratung

Galliedia Fachmedien AG, Marc Schättin, Tiefenastrasse 2, 8640 Rapperswil-Jona, Tel. 044 928 56 17, marc.schaettin@galliedia.ch

Alle Urheber- und Verlagsrechte an dieser Zeitschrift und allen ihren Teilen sind vorbehalten. Das Recht zum Nachdruck, zur Vervielfältigung, Mikroverfilmung, Übernahme auf elektronische Datenträger und andere Verwertungen jedes Teils dieser Zeitschrift steht ausschliesslich der Dike Verlag AG zu.

Abonnemente und Verlag

Dike Verlag AG
Weinbergstrasse 41, 8006 Zürich
Tel. 044 251 58 30
E-Mail: service@dike.ch

Erscheint

3-mal jährlich

Les obligations d'information dans le contrat de transport des marchandises par route en droit OHADA



Alain Ndoumyang*

Table des matières

- I. Introduction
- II. Les obligations d'information dans la formation de l'édifice contractuel
 - A. Les obligations d'information relatives à la phase précontractuelle et de prise en charge de marchandises
 - 1. Les informations à la charge de l'expéditeur
 - 2. Les informations à la charge du transporteur
 - B. Les obligations d'information prévues à la phase de déplacement de la marchandise
 - 1. Les obligations spéciales de renseignement du transporteur
 - 2. L'obligation de l'expéditeur de fournir les informations relatives aux forces de l'ordre et de sécurité
- III. Les obligations d'information relatives à la sécurité et aux conditions de livraison des marchandises
 - A. Les informations à relayer en cas d'empêchement à la livraison
 - 1. L'obligation du transporteur
 - 2. Le cas particulier du destinataire
 - B. Les réserves des parties
 - 1. Les réserves du transporteur
 - 2. Les réserves du destinataire
- IV. Conclusion

I. Introduction

Le devoir d'information, de renseignement, de déclaration, d'instruction, d'avis, ou de réserve, est indispensable dans toute la chaîne de la formation et de l'exécution du contrat de transport des marchandises en général. Il participe de l'essence même de ce contrat qui repose sur un pilier principal¹ : la collaboration entre les cocontractants dans la réalisation de leurs obligations contractuelles respectives. En effet, les différentes parties à ce contrat sont astreintes, suivant la complexité

Les obligations d'information dans le contrat de transport routier de marchandises dans l'espace OHADA, sont la manifestation de l'obligation de collaboration que l'Acte uniforme portant contrat de transport de marchandises par route (AUCTMR), impose aux acteurs de ce domaine. L'expéditeur doit coopérer avec le transporteur pour la réussite des opérations de déplacement des marchandises ; le transporteur s'engage envers l'expéditeur (généralement fabricant ou grossiste) à servir l'intérêt de ce dernier à ce que le destinataire reçoive livraison des marchandises dans la transparence, facteur de fidélisation de la clientèle commerciale ; le destinataire honore cette même transparence envers l'expéditeur en cas de refus total ou partiel des marchandises. Coopération avec le transporteur, protection des intérêts de l'expéditeur, et transparence du destinataire sont les maîtres-mots de l'objectif du contrat de transport tel que conçu dans l'AUCTMR. Quelle est la clef de réalisation de ces objectifs ? L'information ! Les différents protagonistes de la chaîne du contrat de transport des marchandises par route doivent faire de l'information un outil crucial pour la réussite de l'opération de transport. Mais sur quoi et quels éléments devrait porter l'information ? Sur une diversité de causes ! La diversité de causes d'information qui induit la diversité d'obligations d'information : d'où la formulation « Les obligations d'information... ». L'objectif de cette étude consiste dans l'identification des obligations d'information, leurs implications pour les différentes parties, et l'appréciation de la façon dont le législateur OHADA appréhende l'information dans le contrat de transport des marchandises par route.

Mots-clés : collaboration, protection, causes d'information, transparence.

des opérations de déplacement des marchandises, à une coopération particulière dans la recherche et le partage des informations essentielles à la conduite du transport. Cet élément de l'exécution du contrat de transport apparaît plus important dans le transport des marchandises par route ; et heureusement, le législateur OHADA semble l'avoir soigneusement encadré.

Les obligations d'information constituent l'essence même de l'exécution de bonne foi du contrat en général², et dans

* Doctorat PH/D, Chargé de cours, Faculté des Sciences Juridiques et Politiques/Université de Maroua. Dr. NDOUMYANG Alain est Enseignant-chercheur, Chargé de cours à la Faculté des Sciences Juridiques et Politiques (FSJP) de l'Université de Maroua au Cameroun.

¹ L. GUEDJE, « L'interdépendance des obligations dans les contrats de transport de marchandises par route de l'OHADA : implications et conséquences pour les parties », Revue de l'ERSUMA, 2013/1 n° 2 pp. 153-186.

² A. AKAM AKAM, « L'information dans le contrat de transport de marchandises par route : Le droit commun des contrats à l'épreuve du droit OHADA », in, Revue de la recherche juridique, n° 3, 2006, 1647-1684.

le cadre du contrat de transport, ces obligations sont d'une rigueur plus prononcée. Dans le transport des marchandises en particulier, les obligations d'information sont d'une application très exigeante que le législateur a établi un système de sanction si originale pour réprimer leur manquement. Elles sont d'origine conventionnelle : la lettre de voiture. En effet, cet « écrit qui constate le contrat de transport de marchandises »³, doit contenir un certain nombre d'informations fournies par les différents protagonistes pour être valable, quoique l'absence de certaines informations obligatoires n'affecte en rien l'existence du contrat⁴. De fait, si l'absence des informations obligatoires, ou leurs irrégularités n'affectent pas l'existence du contrat de transport⁵, elle prive néanmoins la lettre de voiture de sa foi. D'où la nécessité d'instituer également un système rigoureux d'information. Ainsi entendu pour ce qui concerne le transport des marchandises, l'Acte uniforme rend obligatoire pour les parties à un contrat de transport, l'échange d'informations et de renseignements. Sont particulièrement visés par ces obligations, l'expéditeur, le transporteur, le destinataire ou l'ayant droit à la marchandise, le cas échéant.

A cette époque où l'obligation d'information est reconnue comme relevant de l'exigence de bonne foi et/ou de la transparence dans les relations contractuelles⁶, il importe d'observer qu'il y a bien longtemps que le droit des transports lui a accordé une place importante. Déjà, fut-ce de manière implicite, l'article 5 du livre I^{er}, 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. Le Code de commerce va reprendre cette obligation dans les articles 105 et 435, dispositions applicables respectivement aux transports terrestre et maritime. C'est en matière de transport international de marchandises que l'affirmation de l'obligation d'information deviendra plus nette. D'abord en matière maritime, la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 avait imposé à l'expéditeur de faire un certain nombre de déclarations au transporteur concernant notamment la marchandise d'une part, et au destinataire de donner un avis écrit des pertes ou dommages 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 exigences ainsi que la Convention de Genève du 19 mai 1956 relative au

contrat de transport international de marchandises par route⁷.

Dans le cadre de l'OHADA, il faut noter que le législateur est parti d'une logique plus simple, alliant les besoins de l'intégration économique et les exigences de la bonne foi contractuelle. En effet, les échanges entre pays ne sont possibles que du fait de l'existence, d'un côté, des exportateurs-vendeurs et importateurs-acheteurs, et de l'autre, des transporteurs, qu'ils soient spécialisés ou non dans l'un des domaines maritime, aérien ou terrestre. L'on peut alors comprendre que le transport constitue le complément nécessaire de la vente, les deux opérations étant économiquement liées⁸, même si elles donnent lieu, sur le plan juridique à deux contrats différents⁹. La reconnaissance de ce lien de connexité entre les contrats de vente et les contrats de transport peut justifier l'intérêt de l'adoption par les Etats de l'Afrique de l'ouest et du centre, membre de l'organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA) de l'Acte Uniforme portant Contrat de Transport des Marchandises par Route (AUCTMR) le 22 mars 2003. A travers ce dispositif législatif, il fallait achever l'entreprise de modernisation des règles régissant aussi bien les ventes commerciales et les contrats de transport de marchandises par route, compléments nécessaires à la perfection de l'œuvre de modernisation et d'unification du droit des affaires en Afrique¹⁰.

A l'analyse de l'AUCTMR, il ressort sans doute que le législateur OHADA a fait de l'information, l'élément fondamental de la collaboration entre les parties au contrat de transport¹¹. Si le principal support de l'information dans ce domaine est la lettre de voiture, sa constitution est l'apanage des différentes parties au contrat, ceci à des degrés d'obligation variés, le tout dans un esprit de collaboration absolu. Le caractère déterminant de l'information dans le contrat de transport des marchandises par route peut être aisément apprécié. 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 surtout pour déterminer les précautions ou dispositions

⁷ A propos de cet historique, voir notamment 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, cités par A. AKAM AKAM, « L'information dans le contrat de transport de marchandises par route : Le droit commun des contrats à l'épreuve du droit OHADA », op.cit.

⁸ Y. TASSEL, « Le transport dans les ventes maritimes », in *Mélanges Pierre BONASSIES*, éd. Moreux, 2001, pp. 345 ss. ; Ph. DELEBECQUE, « Vente internationale de marchandises et transport maritime », in *Mélanges MOULLY*, pp. 349 ss.

⁹ L. GUEDJE, « L'interdépendance des obligations dans les contrats de transport de marchandises par route de l'OHADA : implications et conséquences pour les parties », *Revue de l'ERSUMA*, 2013/1 n° 2 pp. 153-186.

¹⁰ L. GUEDJE, ibid.

¹¹ P. FI. NGANA, *Analyse de l'Acte Uniforme relatif aux contrats de marchandises par route*, *Revue Strassenverkehr / Circulation routière* 16^e éd., n° 3/2024, pp. 178.

³ Conf. AUCTMR, art. 2 (d).

⁴ La lettre de voiture est l'écrit qui constate le contrat de transport de marchandises. 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^o, 18 juillet 1966. B.T.1966. p. 286.

⁵ Conf. AUCTMR, art. 4

⁶ V. D. MAZEAUD, « Le nouvel ordre contractuel », *Rev. contrats*, 2003, 2355.

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'application, en raison des risques qu'elles présentent pour l'intégrité et la sécurité des personnes ou des autres marchandises à bord. De même, en se plaçant du côté de l'expéditeur (et transitaire) ou du commissionnaire, le lieu de livraison de la marchandise, le temps minimum que nécessite leur déplacement par le transporteur, l'itinéraire, ou la qualité du moyen de transport, constituent des indicateurs déterminant pour son engagement au contrat. Il convient ainsi d'avoir des informations minutieuses sur tous ces détails pour pouvoir construire un contrat équitable et sécurisé. C'est la raison pour laquelle, il a été imaginé dans le rapport transporteur et expéditeur, une sorte d'obligation de coopération absolue, vraiment sans ménagement. A la clé de la réussite de ce système particulier de coopération ou de loyauté contractuelle¹², la diversification des sources informations ou mieux, le pullulement des causes de l'information.

Pour besoin de recadrage de cette réflexion, notre attention sera guidée par l'idée que l'expéditeur, le transporteur et le destinataire sont distincts dans le cadre de l'opération de transport ; puisque dans la pratique, il s'agit souvent du vendeur-expéditeur, du transporteur ou des transporteurs et de l'acheteur-destinataire.

A ce propos, il convient de noter que si, classiquement, le droit commun des contrats fait naître des obligations indépendantes, réciproques et très souvent opposées à la charge des parties il en va autrement dans le cadre du contrat de transport des marchandises, où le législateur met à la charge des parties des obligations interdépendantes c'est-à-dire présentant des liens de connexité très solides¹³. C'est là en réalité le propre de l'obligation d'information taillée sous l'angle du contrat de transport des marchandises : leur caractère interdépendant. Ce qui implique alors un véritable devoir de collaboration et de solidarité entre les parties.

Tout compte fait, l'AUCTMR comme les législations nationales plus récentes, contient des définitions et des règles de formation du contrat de transport de marchandises par route et il énonce expressément les obligations des parties au contrat, notamment celles de déclarer, d'emballer, d'émettre des documents, de déplacer, d'aviser, de livrer et de payer. Il est nécessaire de les identifier afin de relever leurs implications pour les parties. C'est à cet exercice que se livre la présente étude qui est orientée spécifiquement à l'examen en profondeur de toutes les obligations d'informer résultant du contrat de trans-

port, qu'elles soient principales ou jugées accessoires. Que recherche en réalité le législateur OHADA ? Pourquoi a-t-il prévu des obligations de « déclarer et de vérifier », de « solliciter et de recevoir des instructions » ?

L'objectif de cette étude consiste alors dans l'identification des obligations d'information et l'appréciation de la façon dont le législateur OHADA appréhende l'information dans le contrat de transport des marchandises par route. La présente étude est donc un exercice d'analyse approfondie visant à montrer en quoi la réalisation du contrat de transport des marchandises par route est basée sur la qualité et la fiabilité des échanges d'informations¹⁴.

A la lumière de ces analyses, on peut déduire que les obligations d'informer et de s'informer mises à la charge de chacune des parties au contrat de transport de marchandises par la route conditionnent dans une large mesure la conclusion du contrat¹⁵. C'est donc logiquement que l'AUCTMR sanctionne sévèrement le défaut ou la mauvaise exécution de ces obligations¹⁶. Il en est de même des obligations mises à la charge des parties au cours de l'exécution du contrat de transport de marchandises par la route. Pour aborder le sujet, nous distinguerons les obligations précontractuelles et celles relatives à l'exécution du contrat de transport, de celles liées à la sécurité et aux conditions de livraison des marchandises transportées. La première catégorie d'obligations porte sur les informations qui éclairent les phases précontractuelle et exécutoire du contrat de transport des marchandises par route. Leur particularité réside dans le fait qu'elles portent sur des faits prévisibles et peuvent par conséquent être vérifiées au moment de la constitution de la lettre de voiture (I.). Par contre, les informations qui intéressent la sécurité et les conditions de livraison des marchandises sont pour la plupart, des conséquences des aléas susceptibles de survenir pendant l'achèvement du contrat, en compromettant ainsi sa terminaison selon les conditions prévues dans la lettre de voiture. Leur expression est donc tributaire de la condition (régulière ou non) dans laquelle se trouvent les marchandises arrivées à destination, mais surtout du respect du timing prévu pour assurer leur transport (II.).

II. Les obligations d'information dans la formation de l'édifice contractuel

Le contrat de transport des marchandises par route s'établit à travers plusieurs phases, dont la phase précontractuelle et celle de la formation et de l'exécution du contrat. Toutes ces différentes phases sont irriguées

¹² Sur les questions relatives à la loyauté dans les contrats, V. D. MAZEAUD, « Le nouvel ordre contractuel », op. cit.

¹³ E. BOKALLI et D. c. SOSSA., Transport des marchandises par route, Coll. DROIT UNIFORME AFRICAINE, JURISCOPE, 2006, p.2.

¹⁴ J. ISSA-SAYEGH, « Présentation générale de l'Acte Uniforme sur le contrat de transport des marchandises par route », OHADA, D-07-03.

¹⁵ M. LACASSE, J. PUZEYTS, « L'acte Uniforme de l'OHADA relatif au contrat de transport des marchandises par route », Dr. Eur. transp., 2003, p. 673.

¹⁶ A. AKAM AKAM, op. cit.

par des obligations d'informations mises à la charge des protagonistes qui doivent s'y conformer résolument. La phase précontractuelle est celle qui précède la concrétisation du lien contractuel. Cette étape de la formation du contrat de transport des marchandises par route est jonchée d'une diversité de devoirs dont l'objectif unique est la réalisation d'un lien sécurisé qui prenne en compte les intérêts conjoints des protagonistes du contrat futur. A cette étape, le législateur OHADA a prévu un dispositif juridique complet obligeant soit à informer, soit à se renseigner sur les éléments utiles à la manifestation du consentement de chaque acteur inscrit dans le processus de formation du contrat de transport. La phase d'exécution du contrat de transport s'identifie quant à elle à celle au cours de laquelle se pratique concrètement l'opération de déplacement des marchandises. Etant considéré comme le moment de réalisation des objectifs du contrat de transport, elle suppose l'application stricte de l'obligation de coopération, qui se manifeste essentiellement dans l'information à donner. D'où la diversité et la rigueur des obligations d'information observable à cette étape. Il convient d'envisager successivement le contenu des obligations d'information selon ces différentes phases.

A. Les obligations d'information relatives à la phase précontractuelle et de prise en charge de marchandises

Les obligations d'information applicables ici sont principalement prescrites par l'AUCTMR, mais surtout d'autres sont la résultante de l'obligation générale de bonne foi en matière contractuelle. En effet, lors de la négociation du contrat de transport des marchandises, les parties doivent s'informer mutuellement des informations dont l'importance est déterminante pour leur consentement mutuel. Cette obligation existe lorsque l'une des parties a une information que l'autre ignore légitimement¹⁷. Par ailleurs, la spécificité du contrat de transport des marchandises impose comme une sorte de prolongement de la bonne foi contractuelle, l'obligation de donner à cette étape, les informations cruciales portant sur le type de marchandise ou sur les exigences de sécurité, notamment pour les marchandises périssables ou dangereuses¹⁸. De toutes les façons, pour exposer de façon ordonnée, le contenu de l'obligation d'information à ce niveau, il convient d'envisager séparément les informations à la charge du transporteur ou de l'expéditeur.

1. Les informations à la charge de l'expéditeur

La loi ou les exigences de bonne foi contractuelle imposent à l'expéditeur des informations à donner au transporteur lors de la formation du contrat de transport des marchandises par route. A ce titre, l'article 8 de l'AUCTMR impose avec plus ou moins de précisions à l'expéditeur, l'obligation de fournir au transporteur toute une série d'indications portant à la fois sur l'identité des parties au contrat de transport, et en particulier celle du destinataire, mais aussi sur les caractéristiques de la marchandise à transporter, comme leur nature, leur poids, le nombre de colis ou palettes etc. Il en est de même pour les documents de douane et autres documents et informations nécessaires dans le cas d'un transport international en vue de l'accomplissement des formalités de douane. Outre les informations expressément requises par l'AUCTMR, l'expéditeur doit, en vertu de l'*obligation générale de bonne foi* 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 soi »¹⁹, telles les informations sur les conditions de manipulation, de manutention ou de transport de la marchandise²⁰. De façon générale, l'expéditeur devra en toutes circonstances fournir au transporteur, toutes les informations relatives à la marchandise objet du contrat (II.A.1.a.) et celles relatives aux accessoires du contrat de transport (II.A.1.b.).

a. Les informations concernant la marchandise

Pour les besoins de leur transport en sécurité, les différentes législations obligent l'expéditeur à donner au transporteur, les informations pertinentes et détaillées sur la situation des marchandises. Il s'agira pour ce dernier de porter à la connaissance du transporteur, les informations dont il dispose et qui impactent sur l'objet principal du contrat, à savoir le déplacement des marchandises. Ces différentes informations vont particulièrement aider le transporteur dans la négociation du contrat, des conditions de l'arrimage²¹ et des suites du transport. De façon concrète, il pèse sur l'expéditeur à ce stade du contrat, l'obligation de fournir les informations sur les caractéristiques de la marchandise, sur leur destination, et sur l'assurance qui les couvre.

¹⁷ E. DESFOUGERES, Chronique de jurisprudence française en matière de responsabilité dans le domaine du transport routier (juillet 2023–juin 2024), La revue Strassenverkehr / Circulation routière 16 éd., n° 3/2024 pp. 189 svt.

¹⁸ M. BROU KOUAKOU, « Le nouveau droit des contrats de transport de marchandises par route dans l'espace OHADA », *Penant* 2003, p. 394.

¹⁹ A. AKAM AKAM, op.cit. p. 6.

²⁰ I. BON-GARÇIN, M. BERNADET, Ph. DELEBECQUE, *Droit des transports*, 2^e éd., Précis Dalloz, 2018, p. 414, n° 470.

²¹ Par ex., il doit attirer l'attention du transporteur sur : la grande sensibilité d'une marchandise (Com. 23 not./970. 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 juillet 1977, B. T. 1977, p. 402).

– Les informations sur les caractéristiques de la marchandise

L'article 4 de l'AUCTMR prévoit une série de déclarations à faire dans la lettre de voiture portant sur la description de la marchandise à transporter. En plus de ces informations cruciales, rendues obligatoires, sur les caractéristiques de la marchandise, l'expéditeur doit déclarer le cas échéant au transporteur, d'autres informations secondaires, cette fois-là rendues nécessaires du fait de ces caractéristiques- là²². Pour l'essentiel, les informations à livrer par l'expéditeur sur les caractéristiques de la marchandise portent successivement sur leur nature, leur valeur, et surtout sur leurs emballages.

Aux termes de l'article 4-1(e) de l'AUCTMR, l'expéditeur doit obligatoirement indiquer au transporteur, « la dénomination courante de la nature de la marchandise ». À cet effet, l'expéditeur qui remet au transporteur une marchandise dangereuse, c'est-à-dire « une marchandise qui, dans le cadre d'un transport routier normal, constitue un danger immédiat »²³, est tenu de lui en faire connaître préalablement la nature exacte et les spécificités. S'il ne le fait pas, il est responsable de tout préjudice subi envers le transporteur et les tiers. Le transporteur peut, de manière adéquate, décharger, détruire ou rendre inoffensives les marchandises dangereuses qu'il n'aurait pas consenti à prendre en charge s'il avait connu leur nature ou leur caractère, et il le fera sans aucune indemnité²⁴.

De même, si l'opération de transport implique des espèces ou des documents, ou de marchandises de grandes valeurs, l'expéditeur doit faire connaître au préalable leur valeur exacte à peine d'être responsable de tout préjudice subi en raison de leur transport²⁵. A cet effet, l'Acte uniforme dispose que « la déclaration mensongère qui trompe sur la nature ou la valeur du bien exonère le transporteur de toute responsabilité ». L'intérêt de la déclaration de la valeur exacte de la marchandise réside pour le transporteur, dans la détermination de son consentement au regard des risques qu'entraînerait l'opération de leur déplacement, lesquels risques devant impacter sur la détermination du prix du transport qui doit être conséquent, selon leur ordre de gravité. Les informations sur la qualité et la nature des emballages participent également à cet objectif.

On entend par emballage, « tout objet, quelle que soit la nature des matériaux dont il est constitué, destiné à contenir et à protéger des marchandises, à permettre leur manutention et leur acheminement du producteur au consommateur ou à l'utilisateur, et à assurer leur présentation (...) »²⁶. Cette définition renseigne clairement sur les différents types d'emballage, à savoir, les emballages primaires ou de vente, secondaires ou groupés, et tertiaires. Il s'agit respectivement des emballages conçus de manière à faciliter la manutention, le stockage, la sécurité et le transport de la marchandise. L'article 7-1 de l'AUCTMR impose clairement l'obligation à l'expéditeur d'emballer la marchandise d'une manière appropriée au transport, à moins qu'une stipulation contractuelle ou un usage ne laisse l'obligation d'emballer à la charge du transporteur lui-même.

Par ailleurs, les renseignements relatifs à l'emballage des marchandises sont très importants pour la sécurité de celles-ci. Le transporteur étant le gardien et garant de la sécurité des marchandises à bord, il est alors normal qu'il soit renseigné sur la qualité des emballages. L'emballage répond à la condition d'information, lorsqu'il permet de connaître suffisamment le type de marchandise. Il doit servir de support d'information pour les acteurs de la chaîne logistique, et c'est en ce sens que l'expéditeur doit fournir au transporteur, les informations sur leurs « défauts non apparentes ». Conformément aux dispositions de l'article 4 de l'Acte uniforme, l'expéditeur doit fournir au transporteur, « la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage ... »²⁷. Les marques qui sont apposées sur l'emballage doivent être lisibles et indélébiles. Dans la pratique, un bon emballage est celui qui est capable de fournir une réponse à toutes les questions envisageables sur l'origine, la composition, le risque, les conditions et conseils d'utilisation, la manutention, le transport et l'utilisation du produit²⁸. A cet effet, la marchandise peut être muni 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'opération. Il doit être fait de bonne foi. Un étiquetage doit en outre être effectué en tant que de besoin pour permettre une identification sans équivoque du destinataire et du lieu de livraison²⁹.

– Les informations sur la destination de la marchandise

Le destinataire de la marchandise transportée doit être connu du transporteur à l'avance, ainsi que son adresse. En général, le destinataire est une personne différente de l'expéditeur, mais parfois il peut s'agir de ce dernier

²² Il s'agit aux termes de l'article 4-2, a à f) notamment de « l'interdiction de transbordement ; les frais que l'expéditeur prend à sa charge ; le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise ; (...), contre paiement d'un supplément du prix convenu, de la valeur de la marchandise ou d'un montant représentant un intérêt spécial à la livraison ; l'assurance de la marchandise ; le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué ; le délai de franchise pour le paiement des frais d'immobilisation du véhicule ; la liste des documents remis au transporteur ». Acte uniforme, art. 4-2, de a) à f).

²³ R. LOEWE, « Note explicative sur la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) du 19 mai 1956 », *Dr. Eur. Trans.* 1976, p. 471, n° 186, *in fine*.

²⁴ Conf. AUCTMR Art. 8 alinéa 2.

²⁵ AUCTMR Art 8 alinéa 3.

²⁶ D. DUHAUTBOUT, M.-O. ANDRE, *Transport et logistique à l'international*, Coll. TRANSPORT, 6^e éd. pp. 49.

²⁷ Conf. AUCTMR, art. 4, e), f), g).

²⁸ D. DUHAUTBOUT et F. THOMIN, *Transport et logistique à l'international*, Coll. TRANSPORT, 6^e éd., p. 67.

²⁹ Ibidem.

lui-même. Aussi, le destinataire doit pouvoir être déterminé ou déterminable. Il s'agit de la troisième personne qui s'insère dans le contrat, qui au départ liait seulement l'expéditeur et le transporteur³⁰. Il y adhère au moment de la livraison. L'AUCTMR prévoit que « sous réserve des droits et obligations de l'expéditeur, le destinataire, par son acceptation expresse ou tacite de la marchandise ou du contrat de transport, acquiert les droits résultant du contrat de transport et peut les faire valoir en son propre nom vis à vis du transporteur... »³¹. Fort de ces prérogatives qui lui sont reconnues, il est important que l'expéditeur renseigne efficacement le transporteur sur son identité qui doit être connue au préalable. La lettre de voiture doit comporter son nom et son adresse. Il est toujours recommandé à l'expéditeur de s'assurer de l'existence et de la disponibilité du destinataire avant de lui adresser la marchandise. Cela constitue un facteur d'efficacité pour l'exécution de son obligation par le transporteur, qui ne doit livrer la marchandise qu'entre les mains de la personne désignée sur la lettre de voiture comme destinataire, ou entre celles de son représentant dûment désigné³².

De même, le lieu de livraison ou de déchargement doit être précisé par l'expéditeur dans la lettre de voiture. Cette obligation est imposée par l'article 4 de l'AUCTMR en ces termes : « la lettre de voiture doit contenir : le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison ». C'est dire que le transporteur est tenu de livrer la marchandise à ce lieu. Toutefois, le manquement à cette obligation ne paralyse pas complètement l'exécution du transport comme dans certains cas. À défaut de précision du lieu de livraison, on considère d'une manière générale, comme lieu de livraison, pour les établissements industriels et commerciaux, l'intérieur de leur enceinte, et pour les commerces sur rue, le seuil du magasin. C'est ainsi que la Cour de cassation française a jugé dans une affaire de vente avec livraison que lorsqu'il n'a pas été prévu par les parties dans leur contrat, le lieu de livraison est le lieu de fabrication ou de stockage des marchandises ou encore le lieu où le vendeur a son principal établissement³³.

b. Les informations sur les accessoires de la marchandise

Elles concernent principalement l'assurance de la marchandise. Aux termes de l'article 4 (e) de l'AUCTMR, « l'expéditeur fournit au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise, le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué, le délai de franchise

pour le paiement des frais d'immobilisation du véhicule ». La franchise consiste en la part d'un dommage que l'assuré prend à sa charge. Elle est absolue ou simple selon qu'elle est supportée par l'assuré ou l'assurance.

En rapport avec l'assurance de la marchandise, il est d'usage que la marchandise destinée au transport soit assurée 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'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 ». 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 de 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'expéditeur. 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 tacite.

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 charge. Ces informations concernent en général le nom et l'adresse de l'assureur »³⁴.

Telles sont, de façon générale, les obligations d'information auxquelles sont soumises l'expéditeur avant et au moment de la formation du contrat de transport des marchandises par route. Elles semblent plus diversifiées que celles qui incombent au transporteur.

2. Les informations à la charge du transporteur

À la phase de la formation du contrat de transport des marchandises, l'obligation d'information à la charge du transporteur n'est à la mesure de celle de l'expéditeur. C'est bien plus au moment de la prise en charge des marchandises que le transporteur se rend débiteur

³⁰ J. VALLANSAN, « Livraison et adhésion du destinataire au contrat de transport », LPA, 29 avril 1994, pp.11 ss.

³¹ Conf. AUCTMR, Art. 13.

³² P.DELEBECQUE, « Le destinataire, tiers ou partie au contrat de transport ? », RDC, 1 décembre 2003, n° 1, pp. 139 et s.

³³ TGI Mfoundi, n° 246, 4-3-2002 : M. M. M. c./ LABOREX CAMEROUN S.A, Ohadata J-04-216.

³⁴ 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.

d'obligations d'informer ou de renseigner. En effet, même s'il est clair que ses obligations ne sont pas aussi diversifiées, leur rigueur en reste la même. En principe les obligations du transporteur consistent essentiellement dans des vérifications de routine et contrevérifications indispensables pour la confirmation des informations déclarées par l'expéditeur dans la lettre de voiture. Il est dit en principe que, sauf convention contraire, le conditionnement et l'arrimage à l'intérieur du véhicule incombe au transporteur. Même s'il arrive que certaines opérations accessoires au transport soient effectuées par un prestataire autonome, le transporteur a l'obligation de contrôler tout le chargement³⁵, en vue d'attirer l'attention du cocontractant chargé de la tâche, afin de solutionner les éventuelles anomalies. C'est l'obligation principale du transporteur, qui doit l'exécuter de bonne foi. Il s'agit là de ce que la doctrine qualifie des obligations spéciales d'information³⁶ (II.A.2.a). A part cette importante précision, il conviendra de s'attarder sur cette remarquable précepte du législateur OHADA selon laquelle le transporteur n'est pas obligé de vérifier toutes les informations données par son client (II.A.2.b).

a. Le devoir de vérification du transporteur

L'AUCTMR à travers ses articles 4 et 7, oblige l'expéditeur à donner au transporteur tous les renseignements utiles pour assurer le déplacement de la marchandise, et ce dernier devrait les vérifier. À partir de la prise en charge, naît donc à l'égard du transporteur, une obligation de vérification. Seulement, il faut préciser que le degré de contrainte de cette obligation s'établit différemment selon qu'il s'agit de la lettre de voiture ou des annexes.

En effet, l'obligation de vérification des informations du contrat de transport des marchandises s'étend sur la lettre de voiture et l'état apparent de la marchandise. Le texte laisse cependant comprendre que, n'étant pas un technicien, le transporteur n'a pas la latitude de demander à expertiser l'état de la marchandise dans le simple but d'asseoir sa conviction.

Aux termes de l'article 7 alinéa 2 de l'AUCTMR : « 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. Le transporteur n'est pas tenu de transporter la marchandise si, après l'avis, il n'est pas remédié à ce défaut d'emballage dans un délai raisonnable compte tenu des circonstances de fait ». En effet, la prise en charge est l'acte à la fois matériel et juridique par lequel le transporteur prend possession effective de la marchan-

dise et l'accepte au transport³⁷, peu importe qu'aucun document n'établisse cette acceptation³⁸. Concrètement, elle entérine la formation d'un contrat jusque-là consensuel car, c'est au moment de la prise en charge que le transporteur devient garant de la marchandise et que commence à peser sur lui la présomption de responsabilité. À ce moment, l'Acte uniforme lui impose une série de vérifications, qu'on peut, sans crainte, qualifier de « visuelles », car consistant à vérifier l'état général de la marchandise qui lui est confiée à savoir le chargement, la quantité de la marchandise, l'absence de dommages, tout défaut d'emballage apparent ou absence d'emballage ; la responsabilité du transporteur pouvant être recherchée par l'ayant droit si le défaut était flagrant.

Ce devoir de vérification visuelle du chargement, apparaît à la lecture de l'article 10 de l'Acte uniforme qui indique que le transporteur est tenu de vérifier l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, à leurs marques ainsi qu'à leurs numéros ; notamment, vérifier l'identité du destinataire ou de son représentant, l'état apparent de la marchandise et son emballage³⁹, la vérification du poids et du contenu des colis.

Par ailleurs, aux termes de l'alinéa 3 de l'article 10 de l'Acte uniforme, l'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il s'agit ici d'une faculté offerte à l'expéditeur qui dans ce cas, prend en charge les frais de cette opération de vérification. Le résultat des vérifications doit être consigné sur la lettre de voiture. La partie qui demande la vérification supportera normalement les frais. Le transporteur est en principe seul responsable de l'accident et des avaries consécutifs lorsqu'il a omis de contrôler le chargement. Il répond tout seul, s'il a omis de vérifier si le chargement exécuté par l'expéditeur ne mettait pas sa remorque en état de surcharge. Le renversement de l'ensemble engage la responsabilité du transporteur, qui outre une vitesse excessive, s'est abstenue de vérifier le poids de l'envoi et, en présence d'une surcharge, aurait dû refuser une prise en charge mettant en péril la sécurité routière⁴⁰.

En outre, à la prise en charge de la marchandise, il existe un certain nombre de renseignements que le voiturier devrait rechercher, notamment sur l'état ou les risques que comporte la route ou l'itinéraire adopté. Il se doit si nécessaire de rechercher ces informations pour les porter à la connaissance de l'expéditeur, afin de le prévenir de l'éventualité d'un retard par exemple. Il convient tout

³⁵ Cass. Com. 28 avril 1982, *Bull. civ. IV*, n° 47.

³⁶ A. AKAM AKAM, *op. cit.* p. 14.

³⁷ M. BROU KOUAKOU, « Le nouveau droit des contrats de transport de marchandises par route dans l'Espace OHADA », *Penant*, n° 845.

³⁸ Cass. Com. 19 mai 2015, 13-25.264.

³⁹ Il s'agit, dans les grandes lignes, de l'obligation de reconnaître l'état extérieur de la marchandise et son emballage.

⁴⁰ E. DESFOUGERES, « Chronique de jurisprudence française en matière de responsabilité dans le domaine du transport routier », (juillet 2023–juin 2024), *La revue Strassenverkehr / Circulation routière* 16 éd. n° 3/2024 pp. 189 sv.

de même de reconnaître que le régime de l'obligation du transporteur ne paraît pas aussi exigeant que celui de l'expéditeur, en termes de volume des informations à donner ou de l'obligation de vérification qui s'impose à lui.

b. Les limites de l'obligation de vérification du transporteur

L'obligation pour le transporteur de vérifier le contenu des documents et informations fournis par l'expéditeur comporte des limites qui sont justifiées par la nature des documents ou le caractère de l'information obtenue. Le transporteur n'étant par exemple pas un technicien de l'emballage, c'est justement l'état apparent de l'emballage qu'on lui demande de vérifier et non leur validité foncière. L'article 10 de l'AUCTMR en imposant au transporteur une série de vérifications à faire sur le contenu des colis ou leurs emballages au moment de la prise en charge des marchandises distingue la rigueur de ses prescriptions selon qu'il s'agit de vérifier l'exactitude des mentions de la lettre de voiture ou de l'état apparent des marchandises et de leurs emballages. Dans le premier cas, l'obligation du transporteur est absolue, de sorte que tout manquement du transporteur est sévèrement sanctionné. Dans le deuxième cas par contre, l'obligation du transporteur s'applique avec atténuation. Parlant des emballages par exemple, législateur n'impose au transporteur qu'une vérification de leur « état apparent ». Contre toute logique, monsieur BROU enseigne qu'en ce qui concerne les marchandises emballées, la présomption de l'article 10- 4 de l'AUCTMR ne se limite pas seulement au bon état extérieur de l'envoi, mais s'étend aux marchandises elles-mêmes, dès lors que le transporteur a le droit de contrôler le contenu du colis, et ce même s'il est établi qu'il n'y a pas eu reconnaissance effective du contenu, en raison des difficultés pratiques de l'opération⁴¹. Cette interprétation peut sembler excessive, puisqu'en règle générale, les vices cachés ne sont pas concernés par la règle. Le vice caché de l'emballage sera un vice légitimement ignoré par le transporteur. Il est certain que si l'ayant droit avait déclaré le vice au transporteur, ce dernier ne pouvait plus l'ignorer de sorte que le vice ne devrait plus rester caché pour lui. C'est ainsi qu'on a pu déduire que la garantie des vices cachés pouvait sanctionner la violation d'une obligation d'information pesant sur le vendeur⁴².

De même, selon les dispositions de l'AUCTMR⁴³, la liste des documents remis au transporteur et les instructions doivent figurer sur la lettre de voiture, et le transporteur ne commet pas de faute lorsqu'il s'abstient de vérification quant à la véracité ou la suffisance de ces

renseignements. Plus précisément, l'article 6 de l'AUCTMR dispose que dans les transports inter-États, en vue de l'accomplissement des formalités de douane et autres formalités à remplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous renseignements utiles. En clair, il appartient à l'expéditeur de remettre au transporteur tous les titres et justificatifs douaniers, avec les diligences d'une personne méticuleuse. Le transporteur quant à lui, a l'obligation seulement de s'assurer de la réalité de la remise des documents indiqués, mais pas de l'exactitude des informations qu'ils renferment. Il n'est donc pas tenu de vérifier si les documents qu'il attend de l'expéditeur sont exacts ou suffisants⁴⁴. D'ailleurs, l'expéditeur est constitué 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. Somme toute, il est clair que les obligations d'information du transporteur à l'étape de la formation du contrat sont moins diversifiées et moins contraignantes. C'est à la phase de l'exécution du contrat que le législateur impose à la charge de ce dernier des obligations plus rigoureuses en matière d'information.

B. Les obligations d'information prévues à la phase de déplacement de la marchandise

La phase de déplacement est celle qui concentre la quasi-totalité des risques dans le cadre du contrat de transport des marchandises. Cette étape impose de ce fait à l'endroit des cocontractants, des obligations d'information plus vivantes, manifestant une coopération encore plus prononcée. Ces obligations d'information pèsent sur les parties au contrat à des degrés différents, et en particulier sur le transporteur. En réalité c'est le domaine de prédilection des obligations d'information du transporteur, en raison du fait que c'est lui seul qui conduit les opérations de déplacement, opérations au cours desquelles tout incident de parcours doit être soumis à l'attention de l'expéditeur (II.B.2). Ce dernier satisfait à son obligation en fournissant au transporteur tous les documents nécessaires tels la lettre de voiture, les documents de douane et toutes les informations utiles, sous peine d'être responsable des dommages causés par l'absence, l'insuffisance ou l'irrégularité de ces documents⁴⁵. En retour, le transporteur se fait débiteur des obligations d'informations spéciales, de par leurs caractères essentiellement éventuels (II.B.1).

⁴¹ M. BROU KOUAKOU, op. cit.

⁴² G. NGAMKAN, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, coll. « Etudes africaines », Paris, Harmattan 2015, p. 72.

⁴³ Conf. art. 6 al. 1 et 2.

⁴⁴ Conf. AUCTMR, art. 6 al. 2.

⁴⁵ Conf. op. cit. AUCTMR, art. 6 al. 2.

1. Les obligations spéciales de renseignement du transporteur

Elles peuvent être classées en deux catégories, la première que l'on peut qualifier d'obligations proactives car, s'appliquant aux informations que le transporteur se doit préalablement, de fournir à l'expéditeur sur les conditions nécessaires au déplacement ; et la deuxième, d'obligations réactives car, s'appliquant en cas d'informations suscitées par les incidents rencontrés en cours de transport et qui se traduisent par la transmission de l'information suivie de la demande immédiate des instructions en cas d'empêchement au transport.

Pour la première catégorie, il s'agit principalement des informations d'ordre sécuritaire que l'on qualifie aussi d'informations générales, mais aussi des informations d'ordre social et environnemental que la loi impose aux prestataires de transport de porter à la connaissance de leurs clients.

Au sujet des informations d'ordre général, cette obligation pèse de manière plus prononcée sur le transporteur des personnes. Faut-il reconnaître qu'en matière de transport des marchandises, le voiturier reçoit et applique plus d'instructions et s'informe plus qu'il n'informe. Cela ne veut pas dire que, le voiturier est exempté ici du devoir d'informations envers son cocontractant. Il s'agit simplement de remarquer que, ce transporteur est plus créancier de l'obligation d'information, sauf dans des rares cas d'empêchements au transport où plus de réactivité lui est demandée. Les informations d'ordre social et environnemental à donner par le transporteur concernent notamment le Rapport Social et Environnemental (RSE), le CO2 et audit énergétique des opérations de transport, les habilitations administratives, sociales et fiscales des prestataires de transport, le Bilan sur les émissions de Gaz à effet de Serre (GES) etc⁴⁶.

Pour la deuxième catégorie, il est imposé au transporteur de se renseigner dès l'entame de l'opération de déplacement, sur les consignes en cas d'empêchement au transport et à la livraison. A défaut d'avoir reçu ces instructions depuis la prise en charge des marchandises, le transporteur doit se référer au donneur d'ordre en cas de sinistre ou tout autre événement incident, de nature à perturber l'opération de déplacement des marchandises. Le principe est donc simple : pendant le transport, certains événements extérieurs ou non à l'entreprise, peuvent survenir, et donc rendre momentanément ou définitivement impossible l'exécution du transport dans les conditions prévues dans la lettre de voiture : on parle de l'«empêchement au transport». Ce dernier peut être

la conséquence des circonstances atmosphériques particulières ou liées à l'impraticabilité de la voie publique ou encore à une grève des salariés interdisant l'accès de l'enceinte où la marchandise devait être déchargée, etc. La question est de savoir ce que doit faire le transporteur dans cette situation, sachant que les dépenses injustifiées ne sont pas remboursables et que d'ailleurs il peut se voir sanctionné pour faute grave s'il vient à modifier unilatéralement la destination de la marchandise, sans se référer au préalable à son donneur d'ordre. A cette question, la réponse est simple. Il doit se référer à l'expéditeur ou au destinataire pour demander son avis.

Bien plus, le transporteur doit-il informer le donneur d'ordre de tout manquement aux instructions. Cette dernière obligation d'information concerne concrètement, les difficultés d'exécution des instructions transmises par l'expéditeur ou l'ayant droit à la marchandise, après l'appel d'un transporteur qui s'était retrouvé plus tôt face à des difficultés à exécuter le transport dans les conditions prévues dans la lettre de voiture. Il le fera par exemple, dès lors que les instructions ne peuvent pas être exécutées pour des raisons de sécurité ou de réglementation.

Au demeurant, dans les cas où l'exécution de la consigne reçue est impossible, il est du devoir du transporteur d'« aviser immédiatement la personne dont émanent ces instructions ». L'appréciation du caractère immédiat de la demande peut aussi poser de problèmes. On enseigne que le juge appréciera le caractère immédiat de l'avis du transporteur *in concreto*. Il faut préciser que l'avis de l'expéditeur ou du destinataire à donner au transporteur peut prendre la forme écrite ou orale. Suivant ses modalités, s'il y a un empêchement au transport avant l'arrivée à destination, le transporteur doit en principe aviser et demander des instructions à « l'ayant-droit aux marchandises » alors que si le problème survient à la livraison c'est-à-dire après l'arrivée à destination, c'est de l'expéditeur qu'il faut obtenir les instructions. Par rapport à la réaction du donneur d'ordre, si le transporteur doit solliciter ces instructions sans délai, il est fait obligation aux cocontractants de donner une suite à sa demande et lui fournir lesdites instructions dans un délai de quinze (15) jours suivant l'avis.

Le transporteur s'engage à souscrire une assurance couvrant sa responsabilité. Si l'expéditeur le demande, le transporteur est tenu de fournir le nom de la compagnie d'assurance et le numéro de la police relative à la couverture de sa responsabilité contractuelle et extra-contractuelle⁴⁷. Le transporteur s'engage alors à justifier ces autorisations et à effectuer le transport avec les personnels habilités et des matériels spécialisés en conformité avec les prescriptions légales et réglementaires.

⁴⁶ Pour une vue complète sur cette question, Conf. M.-P. SENKEL, « La divulgation d'informations « RSE » par les prestataires de services logistiques européens : Une analyse comparative du site Internet et du rapport d'activité », in Développement durable et responsabilité sociale des acteurs, 2009/1, n° 8 pp. 173-200.

⁴⁷ L'expéditeur est responsable en principe, envers le transporteur de tous dommages résultant des fausses déclarations, des faux documents ou de défaut d'assurance. Conf. Conditions générales de l'IRU pour le transport international des marchandises par route et les prestations logistiques révisées le 3 novembre 2011, p. 4.

En outre, le transporteur doit informer l'expéditeur de toute altération ou retard affectant l'exécution du contrat. Il le fera de façon régulière, au fur et à mesure de l'exécution du transport pour susciter la prise éventuelle des mesures de sauvetage en vue de la limitation du dommage. C'est d'ailleurs dans cette même logique de la limitation des incidents, qu'il est imposé à l'expéditeur de fournir au transporteur tous les documents rendus obligatoires pour assurer le transport de toute marchandise.

2. L'obligation de l'expéditeur de fournir les informations relatives aux forces de l'ordre et de sécurité

Les forces de l'ordre dont il s'agit sont constituées entre autres de la douane, la police, la gendarmerie, les haltes de péage et de pesage, etc. L'Acte uniforme dans son article 6 exige que l'expéditeur remette au transporteur, les documents d'assurance, les documents nécessaires à l'accomplissement des formalités de déplacement, et lui fournisse tous « renseignements utiles »⁴⁸. Tout naturellement, il appartient aux juges du fond d'apprécier le caractère « utile » du renseignement, et cette appréciation se fait *in concreto*⁴⁹.

Plus exactement, l'article 6 de l'AUCTMR prévoit que dans les transports inter-États, en vue de l'accomplissement des formalités de douane et autres formalités à remplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous renseignements utiles. Il lui appartient alors d'effectuer toutes les diligences nécessaires à l'effet d'assurer au transporteur la facilité à pouvoir justifier l'exécution par l'expéditeur de ses obligations fiscales et douanières sur la marchandise transportée. Le transporteur n'est d'ailleurs pas tenu de vérifier si les documents qu'il attend de l'expéditeur sont exacts ou suffisants⁵⁰. En tout état de cause, l'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur. Il faut rappeler que l'article 8-1 exige que l'expéditeur fournisse au transporteur tous renseignements utiles concernant le cas échéant le transbordement, l'envoi lui-même, c'est-à-dire essentiellement la marchandise et le destinataire et « toutes les

instructions requises pour les formalités de douane et autres », et lui fournisse « tous renseignements voulus »⁵¹.

Par ailleurs, la contribution de la police ou de la gendarmerie dans la sécurisation de l'activité de transport est incontournable. Il s'agit des services de l'ordre qui travaillent dans l'intérêt commun des parties au contrat de transport des marchandises, mais aussi de la collectivité publique. Leur contribution intervient surtout dans le contrôle du respect des mesures et les conditions de transport et de la sécurité des moyens du transport, en l'occurrence, le respect des normes de sécurité routière, le tonnage et le cas échéant, la constatation des éventuelles infractions. Nonobstant les autorisations dont ils sont munis pour les transports exceptionnels ou « hors normes », les bénéficiaires devront prendre les mesures complémentaires de sécurité adéquates telles que l'escorte et le gyrophare. Il appartiendra alors à l'expéditeur de fournir au transporteur, tous ces documents nécessaires de nature à lui permettre de se justifier à toutes les réquisitions de la police ou de la gendarmerie.

Il convient de préciser que par rapport à la lettre de voiture, la rigueur de l'obligation de renseignement du transporteur sur les documents annexes est atténuée. Cette remarque peut également être faite pour ce qui concerne la fermeté des obligations d'information relatives à la sécurité et aux conditions de livraison des marchandises.

III. Les obligations d'information relatives à la sécurité et aux conditions de livraison des marchandises

L'AUCTMR impose aux protagonistes du contrat de transport des marchandises par route, des obligations d'informations dont l'objectif est la sécurisation des marchandises et la sauvegarde des attentes des différentes parties. Ces obligations visent concrètement la protection des marchandises transportées, soit pour les sauvegarder des risques de dommage, soit pour minimiser ce dommage. En effet, la fin de l'opération de déplacement est matérialisée par l'arrivée à destination des marchandises par les soins du transporteur⁵². Seulement, ce dernier ne doit pas se contenter de l'arrivée à destination des marchandises pour se réclamer comme ayant exécuté ses obligations contractuelles. Encore, faudra-t-il pour lui, entreprendre des mesures tendant à la sécurisation des marchandises jusqu'à leur enlèvement effectif, dans

⁴⁸ Une information est utile quand elle intéresse le cocontractant. Elle est efficace et profitable pour le cocontractant. Dans ce sens, voir. Code civil, art. 1104.

⁴⁹ Il est ainsi par exemple, lorsque les marchandises requièrent un équipement, des installations, des instruments de manutention, des engins, des véhicules spécialement équipés, il est de la responsabilité exclusive de l'expéditeur d'en informer le transporteur au préalable par écrit. Sur ce sujet, voir, *Conditions générales de l'IRU* pour le transport international des marchandises par route et les prestations logistiques, révisées le 3 novembre 2011 (en ligne), p. 4.

⁵⁰ Conf. AUCTMR, art. 6 al. 2.

⁵¹ AUCTMR, art. 11, al. 1.

⁵² I. KHALIL DIALLO, « Etude de l'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par routes », (OHADA D-05-08), pp. 20 ss.

l'intérêt de l'ayant droit à la marchandise⁵³. La fin de l'opération de déplacement ne signe donc pas la libération du transporteur des risques de pertes ou de destruction des marchandises transportées. Il n'y a pas transfert de la garde de la marchandise à partir de ce simple fait. Le transporteur doit en principe assurer les suites de l'arrivée à destination, dans l'intérêt respectif de l'expéditeur ou du destinataire le cas échéant, en entreprenant des mesures d'information dont les conséquences pourraient se révéler salvatrices. De même, en cas d'empêchement à la livraison, les parties s'engagent, toujours dans l'intérêt de la sauvegarde des marchandises, à prendre des mesures en vue de leur information ou renseignement respectives. Qu'il s'agisse du transporteur, de l'expéditeur ou du destinataire des marchandises, les mesures d'information à entreprendre dans ces circonstances doivent l'être notamment en cas d'empêchements à la livraison⁵⁴ (III.A.), ou de livraison des marchandises non conformes, occasionnant des réserves à la livraison (III.B.).

A. Les informations à relayer en cas d'empêchement à la livraison

Il y a empêchement à la livraison chaque fois que la marchandise est parvenue au lieu de livraison mais qu'elle ne peut pas être remise au destinataire, quelle que soit la raison de cette impossibilité⁵⁵. Les empêchements à la livraison des marchandises transportées sont donc des obstacles qui compromettent la remise de la marchandise au destinataire. On parle aussi de souffrance de la marchandise pour exprimer le fait qu'elle n'a pas pu être livrée.

De façon générale, l'empêchement de la livraison peut être causé par des problèmes comme l'inaccessibilité du lieu de livraison, l'absence du destinataire au lieu de la livraison ou le refus de la marchandise par ce dernier. D'autres causes incluent l'immobilisation excessive du véhicule chez le destinataire, des conditions météorologiques défavorables, le mauvais emballage de la marchandise, des erreurs administratives ou une congestion du trafic⁵⁶.

De toutes les façons, quelle qu'en soit la cause identifiée, en cas d'empêchement à la livraison, le transporteur se trouve immédiatement débiteur de l'obligation d'infor-

mation envers l'expéditeur, le commissionnaire ou le transporteur lui-même.

1. L'obligation du transporteur

L'obligation principale d'information qui pèse sur le transporteur à ce moment, consiste pour lui à entreprendre des mesures adéquates afin d'informer son co-contractant de l'événement survenu, et des raisons et circonstances de sa cause, en vue de recevoir des instructions appropriées pour leur éventuelle résolution. L'AUCTMR prévoit de ce fait que l'expéditeur doit sans délai prévenir l'expéditeur et lui demander des instructions⁵⁷, sauf si l'expéditeur a prévu une procédure de renvoi automatique. Dans tous les cas, le transporteur reste débiteur de l'obligation de conservation des marchandises. Ainsi, tant qu'il n'a pas reçu d'instructions, le transporteur est responsable de la marchandise et doit veiller à sa bonne conservation. Les frais de conservation peuvent être facturés, et ils sont remboursés par l'expéditeur ou l'ayant droit à la marchandise⁵⁸. Dans certains cas particuliers, le transporteur se trouve habilité, selon les cas, à poser des actes de disposition sur les marchandises. C'est notamment le cas pour les marchandises périssables, à l'endroit desquelles le transporteur est autorisé à les faire vendre sans attendre d'instructions, la seule condition étant qu'il doit informer l'expéditeur de la vente et du produit de celle-ci⁵⁹. Il en est de même des marchandises dangereuses, à l'endroit desquelles le transporteur a le droit de les décharger, les détruire ou les rendre inoffensives sans indemnisation si l'expéditeur n'a pas respecté la réglementation.

Dans le cas particulier de l'empêchement dû au refus de la marchandise par le destinataire, la protection de celle-ci repose sur l'immédiateté de la notification des réserves par écrit, la conservation de la marchandise par le transporteur, et l'accord de l'assureur pour les frais de retour. Le transporteur doit ensuite trouver une solution, comme le stockage temporaire, et l'expéditeur est généralement tenu d'indemniser les frais supplémentaires.

2. Le cas particulier du destinataire

Le destinataire n'est logiquement débiteur de l'obligation d'information, en cas d'empêchement à la livraison que dans l'hypothèse où il entend refuser purement et simplement les marchandises pour cause d'avarie totale⁶⁰. Ceci se justifie aisément, dans la mesure où, s'il s'engage à accepter les marchandises en faisant des réserves, l'on ne pourrait plus parler d'empêchement, puisque après tout, il y'a eu livraison. Dans les autres cas où l'empêchement à la livraison est dû à d'autres causes que le refus de la marchandise par le destina-

⁵³ I. KHALIL DIALLO, « La livraison des marchandises dans les Règles de Rotterdam », communication au séminaire international de Yaoundé sur les Règles de Rotterdam du 18-19 mars 2010, inédit ; J. BONNAUD, « Transports maritimes : Le moment de la livraison », Rev. Scapel, 70^e anniversaire, 1994.

⁵⁴ J. BONNAUD, « Un incident à la livraison : le défaut de présentation du connaissement », Rev. Scapel, 2002, pp. 133.

⁵⁵ F. KUASSI DECKON, « Le laissé pour compte ou l'inexécution de l'obligation de prendre livraison dans le contrat de transport des marchandises » in, F. ANOUKAHA et A.-D. OLINGA (dir.), *L'obligation, Études offertes au Pr Paul-Gérard POUGOUE*, Harmattan, Cameroun 2015, pp. 197-219.

⁵⁶ H. GATTA WAGUE, « Les usages commerciaux : entre essor et déclin », revue de la recherche juridique, Droit prospectif, 2023/1, pp. 445-475.

⁵⁷ Conf. art. 11 al. 2.

⁵⁸ Conf. art. 11 al. 5.

⁵⁹ Conf. art. 11 al. 6.

⁶⁰ J. AUBERT, *L'essentiel du droit des transports*, 2^e éd. 2021, pp. 138.

taire, c'est au transporteur qu'incombe la responsabilité d'informer son cocontractant. Cette position se justifie pleinement par le fait que lui seul est à mesure de renseigner sur les circonstances et la cause de l'empêchement, à ce moment précis.

Revenant à l'obligation du destinataire, il doit pour manifester son refus, le reporter de façon claire sur le document de transport, c'est-à-dire la lettre de voiture. Il doit noter les réserves sur le document de transport en choisissant de refuser la livraison. Pour cela, le destinataire est tenu d'envoyer une notification écrite au transporteur pour formaliser le refus. Les raisons du refus doivent également être énoncées, et ce, sans ambiguïté. A son tour, le transporteur doit tout d'abord, à ce moment informer l'expéditeur que la marchandise doit être retournée, et que les frais de retour sont à la charge de ce dernier. Si l'expéditeur refuse de prendre en charge les frais, il est conseillé de faire réaliser une expertise avant de retourner la marchandise pour éviter les contestations⁶¹. Ensuite, le transporteur doit prendre précaution de demander à l'assureur son accord pour les frais de retour. Dans tous les cas, le transporteur doit suivre les instructions de l'expéditeur, à condition toutefois que ces instructions ne compromettent pas son exploitation ni qu'elles ne portent préjudice à d'autres envois. Dans l'impossibilité d'exécuter les instructions reçues ou en cas de difficulté rencontrées dans leur mise en œuvre, le transporteur doit prévenir l'expéditeur sans délai, en lui envoyant un avis de souffrance, et requérir des instructions convenables ou plus claires.

Il s'agit là en effet des obligations d'information qui s'imposent au transporteur ou au destinataire, suite au refus de la livraison de la marchandise par le destinataire. Ces mesures d'information s'intègrent dans une logique bien distincte de celle qui s'applique en cas d'acceptation de la livraison par le destinataire, malgré l'inexacte conformité des marchandises avec les mentions de la lettre de voiture.

B. Les réserves des parties

D'entrée de jeu, il faut préciser que, qu'elles soient faites par le destinataire au moment de la livraison, ou par le transporteur au moment de la prise en charge des marchandises, ou au moment de la livraison sous forme de contre-réserves, les réserves des parties dans la lettre de voiture, constituent spécialement des moyens pour sauvegarder les intérêts des protagonistes au contrat de transport. Le droit ou le devoir de réserve constitue une autre manifestation concrète de l'obligation d'information ou de renseignement dans le contrat de transport des marchandises par route. L'obligation englobe le droit de réserve reconnu aux différentes parties et dont le contenu est fonction de leurs qualités de transporteur et ou desti-

nataire des marchandises. Le devoir de réserve incombe de façon générale à celles des parties au contrat de transport des marchandises, qui reçoivent les marchandises en confiance, soit pour leur déplacement⁶², soit pour leur livraison⁶³, ou le cas échéant pour leur conservation⁶⁴. Si l'acte uniforme n'a pas voulu expressément évoquer le devoir de réserve de celui qui reçoit de façon incidente, livraison des marchandises en cas d'empêchement dû à l'absence ou le refus de livraison des marchandises par le destinataire indiqué dans la lettre de voiture, c'est justement parce qu'il considère que celui-ci arbore, à partir de son acceptation de la mission, la qualité de destinataire, quoique incident. C'est dire alors que le devoir de réserve ne concernera que deux entités dans la relation de transport des marchandises, selon que celles-ci reçoivent ces marchandises pour leur déplacement ou au titre de livraison. En considération de cela, l'on peut conclure que le devoir de réserve incombe, au moment de la prise en charge, au transporteur (III.B.1.) et au moment de la livraison, au destinataire (III.B.2.).

1. Les réserves du transporteur

Il faut préciser sur la forme, qu'en principe les réserves sont des écrits motivés, significatifs et complets, constatant une anomalie dans les informations du contrat de transport ou l'état apparent de la marchandise et de son emballage ou plus simplement dans l'état général de la marchandise⁶⁵. Il convient d'analyser le principe avant d'évoquer son opposabilité.

En principe, le devoir d'analyse visuelle du chargement par le transporteur, conduit à deux situations : le transporteur constate une anomalie, le transporteur n'a pas les moyens raisonnables de vérification.

De prime abord, le dénominateur commun de ces deux cas, réside dans le fait que le transporteur a la faculté d'inscrire sur la lettre de voiture des réserves « motivées »⁶⁶ et « précises »⁶⁷. Pour qu'elles soient valables pour pouvoir l'exonérer, il faut que ces mêmes dommages soient constatés à la réception, et surtout qu'il n'en soit plus que ceux-là. En cas d'impossibilité de vérifier l'état général de la marchandise, la jurisprudence considère également que « le transporteur doit spécifier sur la lettre de voiture qu'il n'a eu les moyens raisonnables de vérifier »⁶⁸.

⁶² C'est l'hypothèse du transporteur.

⁶³ C'est le cas destinataire/ ou ayant droit à la marchandise.

⁶⁴ C'est le cas de la personne désignée par l'expéditeur pour recevoir la livraison des marchandises après leur refus par le destinataire originel, ou en cas d'absence de ce dernier au lieu de la livraison.

⁶⁵ L. GUEDJE, « L'interdépendance des obligations dans les contrats de transport de marchandises par route de l'OHADA : implications et conséquences pour les parties », *Revue de l'ERSUMA*, 2013/1 no 2 pp. 153-186.

⁶⁶ Acte uniforme, art. 10-2.

⁶⁷ Dans ce sens, CA Paris, 5^e ch. B, 18-10-2007, n° 05-10698, SA Groupama Transport c./ SARL Jean's Dalton inédit.

⁶⁸ CA. Paris 05-04-1990, *BTL*, 1991, 223.

⁶¹ J. AUBERT, *L'essentiel du droit des transports*, op.cit., p. 146.

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

Dans tous les cas, les réserves formulées par le transporteur et acceptées par l'expéditeur n'ont nullement pour effet de l'exonérer par avance de toute responsabilité ou de renverser le fardeau de la preuve, encore moins de limiter sa responsabilité⁶⁹. Elles servent à établir tout simplement que des défauts existaient antérieurement à la prise en charge et ne pourront par la suite être imputées au transporteur. C'est une espèce de faisceau d'indices qui couvre le transporteur des effets de ces marchandises et de son emballage défectueux au moment de la prise en charge, et prouve qu'il n'était pas à l'origine du sinistre. La réserve n'est pas une limitation de responsabilité.

En l'absence de réserves, la marchandise et son emballage sont présumés être en bon état apparent au moment de la prise en charge, et l'on considère que, le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros, étaient conformes aux mentions de la lettre de voiture⁷⁰. C'est ainsi que la responsabilité du transporteur, du fait de son obligation de contrôle, pourrait être par exemple recherchée par l'expéditeur ou le destinataire en cas d'amende infligée par la douane. Dans le même sens, en cas de défectuosité apparente du chargement, le transporteur qui ne formule pas de réserves motivées répond des conséquences dommageables de la défectuosité non signalée⁷¹.

En tout état de cause, il est loisible au transporteur de refuser tout ou partie de la marchandise s'il estime que celle-ci ne pourra pas supporter le voyage. Le transporteur doit ainsi aviser la personne responsable de l'emballage et l'inviter à y remédier⁷². La Cour de cassation française a rappelé ce principe dans un arrêt du 15 février 1982, selon lequel, le transporteur peut aussi « refuser la prise en charge de ladite marchandise lorsqu'il

estime qu'elle ne pourra pas supporter le voyage »⁷³. Si le transporteur accepte l'arrimage défectueux, sans faire de réserves au moment de la prise en charge, il engage sa responsabilité.

Par principe, si les vérifications de la conformité des déclarations de la lettre de voiture avec la marchandise s'avèrent relativement impossibles ou que le transporteur manque le moyen d'y arriver, celui-ci doit faire des réserves conformément à l'article 10 al. 2 de l'Acte uniforme. Les réserves sont « écrites » sur la lettre de voiture et sont « motivées ». Elles doivent être « acceptées » par l'ayant droit sur la lettre de voiture pour pouvoir l'engager.

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

Selon l'article 10 al. 2 AUCTMR, les réserves ne sont opposables à l'expéditeur que lorsque ce dernier ne les a expressément acceptées par sa signature sur la lettre de voiture⁷⁴. Il en va de même de l'hypothèse dans laquelle il est permis au transporteur de marquer valablement des réserves sur la lettre de voiture au moment de la livraison des marchandises. C'est notamment le cas, lorsqu'à la livraison, le transporteur inscrit des contre-réserves sur la lettre de voiture en cas de désaccord avec celles du destinataire. Il faut cependant qu'il présente des contre arguments précis pour pouvoir démanteler les réserves formulées par le destinataire. Par cette affirmation, l'Acte uniforme interdit toute acceptation tacite.

Qu'en est-il des réserves non formulées dans la lettre de voiture, par exemple qui sont inscrites sur un document autre que le contrat ? En France, le contrat type accepte tout écrit à condition qu'elle soit conservable et visualisable. Il en est de même dans l'espace OHADA, qui prévoit qu'une mention écrite faite sur la lettre de voiture ou sur tout document de transport satisfait aux exigences de l'Acte uniforme⁷⁵.

⁶⁹ I. KHALIL DIALLO, « Etude de l'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par routes », (OHADA D-05-08), p. 20.

⁷⁰ P. PESTEL-DEBORD, Obs. sous Cass. Com., 30 mai 2006 société PROLAC c/ Sté SDV LOGISTIQUE INTERNATIONALE, D.M.F. 2006. 677, « Absence de réserves à l'arrivée présomption de livraison conforme du transporteur maritime ».

⁷¹ Cass. Com. 16 janv. 2007, RD trans. 2007, n° 23, obs. Paulin, BTL, 2007, p. 59.

⁷² Acte uniforme, art. 7-2.

⁷³ Cass. Com., 15-02-1982, BT, 1982, 182.

⁷⁴ Le transporteur doit « demander à l'expéditeur d'apposer sur la lettre de voiture, sous ses observations, les mentions, « réserves acceptées », suivie de sa signature. Dans ce sens, voir. M. BROU, « Le nouveau droit des contrats de transport de marchandises par route dans l'Espace OHADA », *Penant*, n° 845.

⁷⁵ Conf. AUCTMR, art. 14-3.

2. Les réserves du destinataire

Parlant du destinataire, l'unique obligation d'information que l'AUCTMR lui impose nait au moment de la livraison de la marchandise. En principe, la réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle si dans un certain nombre de jours (les jours fériés non compris), qui suivent celui de cette réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée. Cependant, s'il est formulé une demande d'expertise dans ce délai, cette demande vaut protestation sans qu'il soit nécessaire de procéder à la notification par le destinataire de sa protestation motivée au transporteur.

En tout état de cause, en cas d'avaries ou de pertes, le destinataire 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 apparentes⁷⁶. 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 pourrait éventuellement 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.

On sait d'ores et déjà que le destinataire fait savoir son opposition au moment de la livraison. Toutefois, il a été posé la question de savoir, si ce moment était une condition de validité. Autrement dit quel est le sort des réserves faites après la livraison?

Il est prévu en effet que si le destinataire n'a pas fait de réserves au moment de la livraison, parce que la marchandise n'a pas été déballée ou déchargée ou alors pour n'importe quelle autre raison valable, il peut les faire dans les trois (3) jours suivant la livraison⁷⁷. Dans tous les cas où le défaut de la marchandise n'a été connu qu'après la livraison, il faut distinguer deux (2) hypothèses : Premièrement, en présence de constat commun : Lorsque le transporteur et le destinataire ont fait une constatation commune, la preuve contraire au

résultat de cette constatation ne peut être faite que s'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes. Le destinataire doit alors adresser au transporteur, un avis motivé dans les sept (7) jours à compter de la constatation commune⁷⁸.

Deuxièmement, en l'absence de constat commun : Lorsque le transporteur et le destinataire n'ont pas rédigé de constat commun, alors que des pertes ou avaries viennent de se manifester après la livraison, deux (2) conséquences peuvent se poser :

La première concerne le cas où les pertes ou avaries sont apparentes : dans ce cas, le destinataire doit adresser au transporteur un avis écrit indiquant la nature des pertes ou avaries au plus tard le 1^{er} jour ouvrable qui suit la date de la livraison⁷⁹.

La deuxième conséquence vise l'hypothèse dans laquelle les pertes ou avaries sont non- apparentes. Ici, le destinataire doit adresser au transporteur un avis écrit indiquant la nature des pertes ou avaries au plus tard les sept (7) jours suivant la date de la livraison, dimanche et jours fériés non compris⁸⁰.

Le délai est compté, selon les cas, non pas du jour où les avaries ou pertes ont été constatés, mais à partir du jour de la livraison et le jour du constat commun et concerne uniquement les jours ouvrables, c'est-à-dire, dimanche et jours fériés non compris⁸¹. *In fine*, il faut savoir que partout, le principe est d'ordre public.

L'absence de réserves valables fait par le destinataire a pour principal effet de libérer le transporteur. Aux termes de l'article 14-3 de l'Acte uniforme, passé le délai, la marchandise est présumée reçue et acceptée dans l'état décrit dans la lettre de voiture.

IV. Conclusion

Les obligations d'information dans le contrat de transport routier de marchandises au sein de l'espace OHADA, régit par l'Acte uniforme portant contrat de transport de marchandises par route (AUCTMR), apparaissent comme la pierre angulaire de la sécurité et de la transparence dans la relation de transport. Elles imposent une collaboration active où l'expéditeur doit fournir des informations exactes sur la marchandise et tous les faits et actes qui leur sont accessoires, tandis que le transporteur doit de son côté aviser l'expéditeur de tout événement affectant l'opération de déplacement ou la livraison des marchandises. Les obligations d'informer ou de renseigner prévues dans l'AUCTMR sont structurées autour de la bonne foi et la prévention des

⁷⁶ Conf AUCTMR, art. 14 al. 2.

⁷⁷ Conf. Code de commerce, art. 133-3.

⁷⁸ Conf. AUCTMR, art. 14-1.

⁷⁹ Conf. AUCTMR, art. 14-2 a.

⁸⁰ Conf. AUCTMR, art. 14-2 b).

⁸¹ Conf. AUCTMR, art. 14-1.

risques. Elles participent essentiellement à la protection des intérêts des différents acteurs du contrat de transport, les confinant autour d'une collaboration loyale aux efforts des uns et des autres dans l'exécution du contrat. C'est donc l'exigence de collaboration qui fait de l'information un outil crucial pour la réussite de l'opération de transport. Au total, le constat qui se dégage est que, s'il apparaît que si toutes les parties sont concernées, elles le sont néanmoins de manière inégale⁸². En effet plus de sollicitude est attendue du transporteur tant les obligations d'information qui lui incombent sont nombreuses et ponctuent toutes les phases de l'opération de transport, c'est-à-dire, la prise en charge des marchandises, leur déplacement et leur livraison. Sa charge est d'autant plus lourde que l'AUCTMR lui fait obligation de s'informer auprès de ses cocontractants dans des conditions très exigeantes.

Zusammenfassung

Die Informationspflichten im Güterkraftverkehrsvertrag im OHADA-Raum sind Ausdruck der Mitwirkungspflicht, die das Einheitliche Gesetz über den Güterkraftverkehrsvertrag (AUCTMR) den Akteuren in diesem Bereich auferlegt. Der Versender muss mit dem Frachtführer zusammenarbeiten, um den erfolgreichen Transport der Güter zu gewährleisten; der Frachtführer verpflichtet sich gegenüber dem Versender (in der Regel Hersteller oder Grosshändler), dessen Interessen zu wahren, damit der Empfänger die Güter unter transparenten Bedingungen erhält – ein Faktor, der zur Bindung der Geschäftskunden beiträgt. Der Empfänger wahrt diese Transparenz gegenüber dem Versender im Falle einer vollständigen oder teilweisen Ablehnung der Güter. Die Zusammenarbeit mit dem Frachtführer, der Schutz der Interessen des Versenders und die Transparenz gegenüber dem Empfänger sind die Schlüsselbegriffe für die Ziele des Beförderungsvertrags, wie sie im AUCTMR konzipiert sind. Was ist der Schlüssel zur Erreichung dieser Ziele? Die Information! Die verschiedenen Akteure in der Kette des Güterbeförderungsvertrags auf der Strasse müssen die Information zu einem entscheidenden Instrument für den Erfolg des Transportvorgangs machen. Aber worauf und auf welche Elemente sollte sich die Information beziehen? Auf eine Vielzahl von Gründen! Die Vielfalt der Informationsgründe führt zur Vielfalt der Informationspflichten: daher die Formulierung «Die Informationspflichten ...». Das Ziel dieser Studie [PM1.1] besteht in der Ermittlung der Informationspflichten, ihrer Auswirkungen auf die verschiedenen Parteien sowie in der Beurteilung, wie der OHADA-Gesetzgeber die Information im Güterbeförderungsvertrag auf der Strasse auffasst.

⁸² Conf. A. AKAM AKAM, op. cit.