

LA RESPONSABILITE EXTRA CONTRACTUELLE DU TRANSPORTEUR DE MARCHANDISES PAR ROUTE DANS L'ACTE UNIFORME RELATIF AUX CONTRATS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE. UNE NOTION A ECLAIRER

Par

Félix WETSHOKONDA MBELE

Doctorant en Droit de l'Université de Kinshasa

RESUME

La responsabilité, bien que n'étant pas défini dans l'Acte Uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route (AUCTMR), est cependant au dire d'une certaine doctrine, « l'obligation de répondre d'un dommage causé à autrui devant la justice et d'en assumer les conséquences civiles, pénales, disciplinaires »¹. Mais dans l'esprit des rédacteurs de l'Acte précité, seuls les aspects de la responsabilité civile (objet de cette étude) ont été prévus en excluant les faits pénaux et autres.

Du reste, on retiendra que la responsabilité du transporteur au plan contractuel ne pas la même qu'au plan extracontractuel, sauf s'il s'agit d'une responsabilité extracontractuelle relative. Dans la mesure où les causes du fondement de la responsabilité extracontractuelle absolue du transporteur sont à rechercher ailleurs par ce que non prévues dans l'AUCTMR et logiquement les exonérations et limitations de réparation n'en sont pas d'avantage. Les limitations de réparations telles qu'entrevoies dans l'AUCTMR, ne concerne pas les actions en responsabilité extracontractuelle des demandeurs complètement étrangers au contrat de transport de marchandises par route.

Mots-clés : *Dommage, cocontractant, réparation, indemnité, exonération, marchandises, tiers, route, extra-contractuelle*

ABSTRACT

Liability, although not defined in the Uniform Act on Contracts for the Carriage of Goods by Road (AUCTMR), is nevertheless, according to a certain doctrine, "the obligation to answer for damage caused to others before the law, and to assume the civil, penal and disciplinary consequences". But in the minds of the drafters of the

¹ Voir à ce sujet Le P. TOURNEAU, *La responsabilité civile*, Que sais-je ?, PUF, 2003, p.5 et s. voir également L. GUEDJE, « L'interdépendance des obligations dans les contrats des transports des marchandises par route de l'OHADA : Implications et conséquences pour les parties », in ERUSMA, n°6 janvier 2016, p. 1.

aforementioned Act, only the aspects of civil liability (the subject of this study) were covered, to the exclusion of criminal and other acts.

Moreover, the carrier's contractual liability is not the same as his extra-contractual liability, except in the case of relative extra-contractual liability. Insofar as the causes of the carrier's absolute extra-contractual liability are to be found elsewhere, since they are not provided for in the AUCTMR, the exonerations and limitations of compensation are logically not to their advantage. The limitations on compensation as set out in the AUCTMR do not apply to extra-contractual liability claims brought by claimants who are not parties to the contract of carriage of goods by road.

Keywords: *Damage, co-contractor, reparation, indemnity, exoneration, goods, third party, road, extra-contractual*

INTRODUCTION

De tout temps, le transport a toujours été une activité indispensable dans tous les domaines de la vie et particulièrement dans celui des affaires dont la réalisation des bénéfices dépend généralement de l'efficacité de l'opération de transport effectuée.

Dans ce contexte, l'opération de transport peut concerner aussi bien l'humain que la marchandise, donnant lieu soit à un transport des personnes, soit à celui des marchandises. Pour le déplacement de la marchandise, en particulier, le donneur d'ordre ou l'expéditeur est obligé de recourir au transporteur. De leur contact, est formé le contrat de transport qui engendre des droits et obligations en charge de chaque partie.

Le transporteur est celui qui moyennant un prix, déplace la marchandise d'un lieu à un autre en vertu d'un contrat conclu entre lui et le donneur d'ordre et généralement au profit d'une autre personne qui est le destinataire.

Généralement, pendant toute la période de transport, compte tenu de la nature de sa prestation, l'on peut facilement déduire une responsabilité contractuelle. Conscient de cela, l'Acte Uniforme relatif au contrat de transport des marchandises par route à l'instar d'autres grandes conventions internationales, notamment la CMR et la CIETRMD, organise la responsabilité du transporteur en prévoyant à travers ses diverses dispositions les causes de fondement de la responsabilité de ce dernier.

Or, pendant période de transport, le transporteur peut exceptionnellement causer de dommage à une marchandise autre que celle faisant l'objet du contrat ou à des biens appartenant à l'une des parties au contrat ou simplement à un tiers et dans ce cas, il engage sa responsabilité délictuelle ou extracontractuelle.

Dès lors et en dépit du principe de l'effet relatif, l'existence d'un contrat ne saurait servir d'alibi pour nuire impunément aux tiers², voir aux cocontractants. Il s'ensuit que la faute commise par le transporteur sur un terrain délictuel à l'encontre d'un tiers ou d'un cocontractant doit leur permettre de s'en prévaloir pour demander réparation des dommages que leur cause cette faute³.

On attendait de l'AUCTMR qu'il garantisse la sécurité des opérations des transports, de sorte que l'on puisse prévoir la solution des situations juridiques et compter sur elle grâce à des moyens de contrainte garantissant la réalisation des droits⁴, de chaque cocontractant. « Or l'exigence de sécurité nécessite des règles qui donnent à l'individu l'assurance qu'il peut faire valoir ses droits dans les meilleures conditions »⁵.

Ainsi devrions-nous savoir, s'il est possible de trouver dans l'AUCTMR des dispositions qui prévoient les causes de fondement de la responsabilité extracontractuelle du transporteur à l'instar de celles de sa responsabilité contractuelle ?

Dans le même temps serait-il aussi possible au transporteur de se prévaloir de mêmes causes d'exonération et de la limitation à la réparation prévues en sa faveur en cas de la responsabilité contractuelle dans le cadre d'une éventuelle responsabilité extracontractuelle, dès lors que l'article 20 al. 1 de l'AUCTMR, dispose que « *les exonérations et limites de responsabilité prévues par le présent Acte uniforme sont applicables dans toute action contre le transporteur pour préjudice....que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle* ». Par ailleurs que faut-il comprendre par « responsabilité » ?

A ces questionnements, il apparaît clairement que l'étude se donne comme objectif d'identifier en premier lieu les cause du fondement de la responsabilité extracontractuelle du transporteur(I), ensuite la possibilité d'une exonération et le cas échéant celle de la réparation(II).

² T-M. KOUKEU NANA, la responsabilité de l'expéditeur dans l'acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route, Mémoire de droit privé, université de Yaoundé II Soa- DEA en droit privé 2008, p. 16.

³ G. VINEY, « L'action en responsabilité entre participants à une chaîne de contrat », Mélanges Dominique HOLLEAUX, p.403.

⁴ P-G. POUGOUE, « les figures de la sécurité juridique », in Revue Africaine des sciences juridiques, Université de Yaoundé II, Faculté des sciences juridiques et politiques, vol. IV, 2007, p.4.

⁵ *Idem*.

I. LES CAUSES D'ORIGINE EXTRA CONTRACTUELLES

Il est important de signaler qu'aucune disposition de l'AUCTMR ne s'attarde à illustrer les causes de fondement de la responsabilité extracontractuelle absolue du transporteur. Toutefois, dans le cadre du droit commun, le transporteur peut voir sa responsabilité extracontractuelle engagée à partir du moment où les causes sont les accidents corporels (A) ou les dommages aux biens (B).

A. Les accidents corporels

En dépit du fait que la marchandise demeure l'objet du déplacement dans un contrat de transport de marchandises par route, il n'est pas rare d'y constater régulièrement des atteintes physiques dans le chef des autres usagers de la route, voir les cocontractants du transporteur. C'est sans doute la raison pour laquelle au regard de l'AUCTMR, l'expéditeur est responsable des dommages causés aux personnes⁶. Cependant, force est de constater qu'il n'en est pas ainsi pour le transporteur qui pourtant dans l'exécution de ses obligations, plus principalement le déplacement de la marchandise cause parfois des préjudices corporels.

Dans le silence du législateur communautaire, l'on peut simplement imaginer que la question est restée à la réglementation nationale de chaque Etat membre de l'OHADA. En ce qui concerne la RDC, certains textes spécifiques sont mis en concours, notamment:

- le décret du 30 juillet 1888 portant contrats ou obligations conventionnelles ;
- la loi n°78/022 du 30 août 1978 portant nouveau code de la route ;
- le décret du 30 mars 1931 sur la responsabilité des transporteurs.

En tout état de cause, l'on retiendra que les dommages aux personnes constituent les atteintes à l'intégrité physique dont peuvent être victimes les cocontractants du transporteur et même les tiers.

1. Les dommages corporels subis par les cocontractants du transporteur

Les cocontractants du transporteur sont les autres parties qui participent à l'exécution du contrat de transport. Plus précisément ce sont l'expéditeur, le destinataire et leurs préposés.

Les dommages corporels étant une cause extracontractuelle sur laquelle peut se fonder ces cocontractants pour établir la responsabilité du transporteur, il reste seulement à circonscrire leurs survenances. En effet, l'opération de transport a le mérite de s'effectuer pour la plupart des cas dans une certaine complicité, en ce que les acteurs concernés peuvent s'unir ou du moins sont

⁶ Article 7 al.1 de l'acte uniforme relatif aux contrats des transports des marchandises par route (AUCTMR), in Journal officiel OHADA n°13 du 31 juillet 2003.

présents lorsqu'il s'agit par exemple du chargement ou du déchargement de la marchandise.

Ainsi, lorsque le chargement ou le déchargement doit être exécuté par le transporteur et qu'à la suite de leur exécution, ses cocontractants sont blessés, le transporteur peut voir sa responsabilité engagée. C'est l'hypothèse où le transporteur informé pourtant de la dangerosité de la marchandise et des précautions à prendre lors du chargement ou du déchargement de celle-ci, et qui ne s'y est pas conformé, mais par la suite survient une explosion causant des lésions corporelles à l'expéditeur ou au destinataire ou encore à leurs préposés.

Au-delà des préjudices dus à la manutention, il est souvent des cas où l'engin du déplacement cause des accidents corporels. Il en est ainsi lorsqu'à la suite d'une fausse manœuvre le véhicule exécutant l'opération de transport percute l'un de cocontractant occasionnant malheureusement des lésions ou parfois la mort subite de ce dernier. Les lésions corporelles sont les blessures plus ou moins graves pouvant entraîner la mort d'une personne ; malgré cela, même un tiers peut également en subir.

2. Les dommages corporels subis par les tiers

La particularité du contrat de transport des marchandises tient à ce qu'il n'établit pas seulement de lien entre les personnes l'ayant conclu⁷ mais peut inclure d'autres personnes que l'on qualifie des « tiers ».

Les tiers sont « toutes les personnes qui n'ont pas la qualité de partie, étant entendu que cette qualité n'est reconnue qu'aux personnes qui ont effectivement données leur consentement pour la formation du contrat, ou celles, qui, bien que n'ayant pas donné leur consentement au contrat sont cependant titulaires actifs ou passifs des effets obligatoires engendrés par ce dernier »⁸. En conséquence, un tiers peut subir les mêmes types des préjudices corporels que ceux relevés à l'égard des cocontractants du transporteur. Seulement la responsabilité extracontractuelle de ce dernier n'est engagée pour autant que l'accident se soit produit pendant la période de transport plus spécifiquement du fait de l'engin ou de la cargaison transportée.

Mais, l'humain n'est pas le seul à subir le dommage occasionné par le contrat de transport de marchandises. Il est souvent des situations où un bien est endommagé.

⁷ C. PAULIN, *Droit des transports*, LexisNexis, 2005, p.225.

⁸ J. GHESTIN, « Nouvelles propositions pour un renouvellement de la distinction des parties et des tiers », RTD civ 1994, p.796 et 797.

B. Les dommages aux biens

De la prise en charge à la livraison de la marchandise, le transporteur est lié par l'obligation de sécurité et de vigilance à l'égard non seulement des biens relatifs au contrat mais également à l'égard de tout autre bien peu importe son lien juridique.

Le code civil congolais abonde dans le même sens, en disposant « *les conventions obligent non seulement à ce qui est exprimée, mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature* »⁹. L'inobservation de ces exigences est considérée comme un fait fautif qui engendre des dommages en même temps, elle engage la responsabilité extracontractuelle du transporteur, lorsqu'elle ne concerne pas les biens transportés. Peuvent ainsi être endommagés du fait du comportement fautif ou imprudent du transporteur, les biens de ses cocontractants et ceux des tiers.

1. Les dommages aux biens des cocontractants

Les œuvres du transporteur prises globalement, sont parfois la source de sa responsabilité extracontractuelle. En outre et à titre de rappel, nous savons que le transporteur peut se voir confié des prestations accessoires telles que l'emballage, le chargement et le déchargement de la marchandise qui reposent normalement sur l'expéditeur ou le destinataire¹⁰. Et lorsque ces opérations accessoires sont exécutées par le transporteur, on ne les distingue pas de l'obligation principale du déplacement à laquelle elles s'intègrent¹¹. En conséquence, toutes les prestations du transporteur demeurent sous le lien contractuel. Exceptionnellement, s'il s'avère que ces opérations sont suffisamment complexes nécessitant des instructions précises de la part du donneur d'ordre, elles perdent leur caractère accessoire. Ce faisant, on les soustrait de la sphère contractuelle, c'est-à-dire du contrat d'origine et elles seront soumises aux règles du contrat d'entreprise, exclue du champ d'application de l'AUCTMR.

Dans ce sens, un arrimage incontrôlé peut porter, préjudice aux biens de l'expéditeur, de même qu'un déchargement peut détruire d'autres biens du destinataire. Il en est de même dans certains cas où des manœuvres mal ajustées du conducteur peuvent entraîner par exemple l'écroulement d'un mur des installations d'un cocontractant. D'un même côté, il peut arriver que le véhicule servant du transport parvenu dans les locaux d'un des cocontractants s'enflamme de lui-même, détruisant par la même occasion les biens de ces derniers, le transporteur devra en répondre, dans le même contexte que lorsqu'il s'agit des biens des tiers.

⁹ Article 34 du Décret du 30 Juillet 1888 portant contrats ou obligations conventionnelles, B.O, 1888.

¹⁰ J-P. SHOTSHA KATSHUNGA, *Traité de droit des transports en harmonie avec le traité OHADA : tome 1 transport des marchandises*, Kinshasa, éd. Kasth., 2017, p.221.

¹¹ *Idem*.

2. Les dommages aux biens des tiers

L'exécution du contrat de transport par le transporteur, plus particulièrement dans sa phase du déplacement est un moment crucial pour ce dernier. En effet, il doit veiller non seulement aux prescrits du contrat, mais également en ce que la loi d'une manière générale oblige. Question d'esquiver une quelconque responsabilité.

A vrai dire, le déplacement de la marchandise est possible en parcourant un certain itinéraire. Or, celui-ci abrite des biens appartenant généralement aux tiers, qui lorsqu'ils sont détruits par le transporteur, engagent la responsabilité extra contractuelle de celui-ci. Dès lors, cette responsabilité sera fondée sur le plan délictuel, soit pour faute, soit en tant que propriétaire de l'engin ayant causé le préjudice. Ainsi le code civil Congolais, dispose « *tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à réparer* »¹².

En l'espèce, ce sont par exemple un désarrimage des palettes des marchandises (au cas où l'arrimage s'était fait sous le contrôle du transporteur) qui cause la destruction d'un bâtiment, de même que la démolition des séparateurs dans les artères principales du fait du véhicule utilisé pour l'exécution du contrat.

Somme toute, il est un constat selon lequel, l'Acte Uniforme cristallise le principe de la présomption de responsabilité du transporteur pour tout préjudice né à l'occasion de l'exécution du contrat de transport, peu importe son fondement juridique. Mais sans pour autant se révéler absolue, le transporteur peut échapper à cette responsabilité, lorsqu'il évoque une cause légale d'exonération.

II. LA HAUTEUR DE LA REPARATION

La prestation du transporteur, peut être l'occasion de la survenance des dommages dans la sphère contractuelle et parfois extracontractuelle. Le transporteur est donc censé réparer ce préjudice, selon les règles établies. Lesquelles règles sont pour l'essentielle contenues dans l'AUCTMR. Cet Acte, semble organiser un régime unique de réparation quel que soit le fondement de la responsabilité affirme un auteur¹³. De ce même auteur nous retiendrons également que l'AUCTMR institue plutôt une limitation de réparation et non de responsabilité¹⁴ dont il utilise improprement l'expression¹⁵.

¹² Article 258 du Décret du 30 Juillet 1888 portant contrats ou obligations conventionnelles, B.O, 1888.

¹³ V-E. BOKALLI et D. COSSI SOSSA, *Op.cit.*, p.138.

¹⁴ J. ISSA-SAYEGH, P-G. POUGUE et M. SAWADOGO FILGA, « OHADA : *Traité et actes uniformes commentés et annotés* », 4^e éd., Paris, Juriscope, 2013, pp.1328-1329.

¹⁵ *Idem*.

Quoi qu'il en soit, force est de constater que l'Acte ci-haut indiqué, spécialement dans son armature de limitation de réparation n'envisage en réalité que le cas d'une responsabilité contractuelle et celui de la responsabilité extracontractuelle relative¹⁶, en délaissant naturellement la responsabilité extracontractuelle absolue. De la sorte, le législateur communautaire pérennise ainsi un régime dualiste de réparation, selon qu'il s'agit d'un cas de responsabilité extracontractuelle relative (A) ou de celui d'une responsabilité extracontractuelle absolue (B).

A. Le cas d'une responsabilité extracontractuelle relative

Même si au regard de l'AUCTMR, aucune distinction n'est faite entre le transporteur professionnel et non professionnel. Le transport demeure une affaire de professionnels¹⁷ se réalisant au sein d'une entreprise laquelle doit se rentabiliser.

Conscient de cela et surtout que ce même Acte Uniforme fait peser sur le transporteur une lourde présomption de responsabilité et dans le souci de lui éviter le fardeau d'une indemnisation trop élevée qui risquerait de grever considérablement son budget¹⁸ il est institué dans l'acte, le principe de limitation de réparation, malheureusement ce principe est assorti des exceptions¹⁹.

1. Le principe de la réparation limitée

L'AUCTMR prévoit en faveur du transporteur de limitations légales de (responsabilité) réparation à titre de principe et qui s'applique dans des cas précis. Relativement à la présente étude et en conformité avec l'article 20 al. 1 de l'AUCTMR (plus haut libellé), le transporteur ne pourra bénéficier de la limitation de réparation que dans l'hypothèse où le postulat à ladite réparation est un « faux tiers²⁰ », c'est-à-dire celui qui même sans avoir un lien contractuel avec le transporteur, mais a au moins un intérêt direct sur la marchandise.

¹⁶ E. NGUEJI NGUEJI, La responsabilité de l'expéditeur dans le contrat de transport de marchandises par route en droit congolais harmonisé, Thèse de doctorat, Université de Kinshasa, 2019, p.86.

¹⁷ B. MERCADAL, *Droit des transports terrestre et aérien*, Paris, Précis Dalloz, 1996, p.1.

¹⁸ V-E. BOKALLI et D. COSSI SOSSA, *Op.cit.*, p.137.

¹⁹ Pour contourner les dispositions de l'AUCTMR qui limitent le montant de la réparation, afin d'obtenir, le cas échéant, une indemnité en cas de dommage matériel qui ne tient pas compte du plafond, l'expéditeur peut recourir soit à la technique de la déclaration de valeur ou à celle d'intérêt spéciale à la livraison. Lire à ce sujet l'article 18 al. 1 et l'article 21 al.1 de l'AUCTMR.

²⁰ Voir J.L. AUBERT, « A propos d'une distinction renouvelée des parties et des tiers », RTD Civ. 1993, 263 ; « La distinction entre les parties et les tiers au contrat », JCP 1992, I, 3628 ; du même auteur, « Nouvelles propositions pour un renouvellement de la distinction des parties et des tiers », RTD Civ. 1994, 777 ; GUELFUCCI-THIBIERGE, « De l'élargissement de la notion de partie au contrat... à l'élargissement de la portée du principe de l'effet relatif », RTD Civ. 1994, 275, cités par V-E. BOKALLI et D. COSSI SOSSA, *Op.cit.*, p.105.

Ainsi, aux termes de l'article 18 al.1 « *l'indemnité pour avarie ou pour perte totale ou partielle de la marchandise est calculée d'après la valeur de la marchandise et ne peut excéder 5000 francs CFA par kilogramme de poids brut de la marchandise* ». A travers cette disposition, il est fixé un plafond d'indemnité qui peut être réclamé au transporteur en cas d'avarie ou de perte, et également en cas de retard²¹.

Mais spécialement en cas de retard et lorsque celui-ci entraîne un dommage supplémentaire, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit, une indemnité qui ne dépasse pas le prix du transport en dehors du plafond fixé à l'article 18 al. 1.

On notera toutefois que dans l'AUCTMR, l'indemnisation due par le transporteur dépende de la valeur de la marchandise, mais ne peut dépasser 5000 FCFA par kg de poids brut. A ce constat, il apparaît que ce sont les ayants droit à des marchandises dont la valeur dépasse 5000 FC FA par kg de poids brut qui sont pénalisés²².

2. *Le calcul de l'indemnité*

Par ailleurs, il est possible de trouver dans l'Acte Uniforme à travers l'article 19, les modalités de calculer l'indemnité. Dans le sens de l'article 19 al.1 (*in limine*), l'indemnité :

- est en priori calculée « d'après le prix courant sur le marché des marchandises de même nature et qualité ». Par cette formulation, il faut dire que le rédacteur communautaire ignore toute réduction constatée dans le prix de vente appliquée en fonction d'une relation privilégiée entre le vendeur et l'ayant droit à la marchandise ;
- l'indemnité est ensuite calculée d'après la valeur des marchandises « au lieu et moment de la prise en charge ». A ce niveau, l'AUCTMR, cherche à contourner la difficulté que pourrai occasionner la fluctuation de prix de marchandise par l'écoulement de temps. C'est pour dire que le prix indiqué sur la facture est exclu au profit de la valeur effective de la marchandise au lieu et à la date de sa remise au transporteur²³ ;
- enfin, il est complété « *pour le calcul de l'indemnité, la valeur de la marchandise comprend également le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise, en totalité et au prorata en cas de perte partielle ou d'avarie* »²⁴. Strictement, ceux-ci ne pourront être remboursables que sur production de pièces justificatives. Pour plus de précision, ces frais ne souffrent d'aucune limitation.

²¹ Art. 18 al.3 de l'AUCTMR.

²² P-G. POUGOUE, *Op.cit.*, p.563.

²³ V-E. BOKALLI et D. COSSI SOSSA, *Op.cit.*, p.103.

²⁴ Article 19 al. 1 (in fine) de l'AUCTMR.

Ce qui revient à dire que dans le calcul d'indemnité, les frais annexes²⁵ remboursables sont ajoutés après qu'il soit chiffré le dommage matériel. On voit bien qu'à ce niveau, la balance d'indemnisation de l'AUCTMR se penche du côté du transporteur. Mais qu'en est-il du cas d'une responsabilité extracontractuelle absolue ?

B. Le cas d'une responsabilité extracontractuelle absolue

Désormais, on sait que les actions extracontractuelles dont on fait allusions dans l'AUCTMR, sont celles initiées par toute personne qui même sans avoir un lien contractuel avec le transporteur, a, du moins un intérêt direct sur la marchandise. Une action de ce genre devrait sans doute permettre au transporteur, ses préposés et les personnes dont il répond d'évoquer les exonérations et les limitations de responsabilité prévue en leur faveur.

Le transporteur est en revanche, privé du privilège d'exonération et de limitation de réparation de l'AUCTMR, lorsque l'action en réparation provient des tiers complètement étrangers au contrat de transport²⁶. C'est l'hypothèse d'un « vrai tiers ».

Ces limitations se révèlent encore inutiles lorsque le préjudice, objet du litige est un humain. A cette remarque, quel que soit le dommage corporel subi une réparation intégrale s'impose et n'accepte aucune limitation²⁷. L'unique issu pour le transporteur est de démontrer la faute inexcusable de la victime et à condition qu'elle soit la cause exclusive de l'accident²⁸. Ou encore s'il s'agissait du rôle passif du véhicule, justement lorsqu'au moment de l'accident, il était placé et utilisé dans des conditions normales.

C'est dans pareille situation, qu'il n'est due aucune réparation à la victime par ce que la faute ou le fait de celle-ci est la cause exclusive du dommage par elle subit²⁹. Somme toute, le transporteur sans qu'il ait besoin de l'affirmer encore, est exclu du régime de limitation d'indemnisation lui souhaité dans l'AUCTMR et doit l'intégralité de l'indemnisation dont il faut circonscrire l'assiette.

1. Le principe de la réparation intégrale

Toutes les actions en responsabilité délictuelle et celles qui sont les rejets de l'AUCTMR, dirigées contre le transporteur, lui astreint à une indemnisation

²⁵ C.A. Paris, 30 mai 1984, BT 1985, 75, notes BOKALI (V-E) et D-C. SOSSA, *op.cit.*, p.103.

²⁶ C.A. Paris, 11 Juin 1974, BT1974, 319 ; C.A. Aix-Provence, 12 Juillet 1983, DMF1985, 335, notes V-E. BOKALLI et D. COSSI SOSSA, *Op.cit.*, p.106.

²⁷ B. MARCADAL, *Op.cit.*, p.393.

²⁸ PAULINE DISDIER, « La responsabilité du transporteur », 30 octobre 2012, consulté, le 23 Août 2017.

²⁹ KENGE NGOMBA, *Indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, assurance de responsabilité ou indemnisation direct ?* Kinshasa, 1999, p.62.

intégrale. En d'autres termes, le transporteur doit réparer l'intégralité du dommage subi par le demandeur³⁰.

L'indemnisation, doit au dire d'un auteur³¹ « rétablir aussi exactement que possible l'équilibre détruit par le dommage et de replacer la victime dans la situation où elle se serait trouvée si l'acte dommageable ne s'était pas produit, sans appauvrissement, mais aussi sans enrichissement ».

Ce rétablissement est seulement possible dans l'éventualité de n'importe quel bien (marchandise ou simple chose). Ainsi dans l'hypothèse de la destruction d'un mur par le fait du transporteur, la réparation consistera à reconstruire ce mur avec peinture ou ornements s'il y a en avait. Mais il peut également consister dans le remboursement des frais intégral des mises en état de ce mur ou simplement par le paiement d'une somme correspondant. Les choses se compliquent en revanche lorsqu'il y a atteinte à l'intégrité humaine.

A ce constant, qu'il s'agisse des lésions corporelles ou d'une mort, d'ailleurs le droit ne ressuscite pas les morts et ne restitue pas non plus un membre du corps humain perdu, de même on ne rattrape pas une incapacité de travail permanente³².

Dans tels cas réparer, c'est tout le contraire de rétablir, mais signifierait simplement compenser un dommage, un préjudice. Plus concrètement, le juge se bornera à prononcer des dommages intérêts compensatoires. Ces derniers sont presque une forme de réparation par équivalence due par le transporteur et consiste dans le paiement d'une somme d'argent par ce dernier au profit de la victime ou de ses héritiers.

Au de-là, de la sévérité du droit commun, la question de l'assiette d'indemnisation mérite des éclaircissements.

2. *L'assiette de l'indemnisation*

Le transporteur fautif au plan contractuel et celui dont la responsabilité délictuelle à l'égard d'un tiers absolu, est établie sont en effet au même pied d'égalité, en ce qu'ils doivent l'intégralité de l'indemnisation à la victime du fait qu'ils leur sont appliqués le régime du droit commun.

Alors que sous couvert de l'AUCTMR, la base de l'indemnisation en cas de dommage matériel, est la valeur de la marchandise dont le plafond est de 5000 FCFA par kilogramme de poids brut ou du prix de transport en cas de retard, sous le droit commun, l'assiette de l'indemnité dépendra de ce qui est endommagé, selon qu'il s'agit d'un bien ou d'une personne. Dans la première

³⁰ I-K. DIALLO, « Etude de l'acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route », in *Le bulletin du transporteur multimodal*, n° 2 et 3, Juillet-Décembre 2004, p.31.

³¹ P. BRUNAT, *Op.cit.*, p.175.

³² P. MALINVAUD, *Droit des obligations*, 9^{ème} édition, Paris, Litec, 2005, p.439.

catégorie, elle dépendra spécifiquement de ce qu'il est un bien meuble ou immeuble.

Pour ce qui est du bien meuble, il s'agira de sa valeur d'après le prix courant sur le marché des biens de même nature et qualité ainsi que de tous les frais annexes et nécessaires à sa remise en lieu. La base de l'indemnisation pour le bien immeuble, est constituée de tous les frais encourus pour sa réalisation.

Dans tous ces cas, il n'existe aucune limitation. La victime a droit à la réparation de tous les préjudices subis et dûment justifiés, sans qu'il soit nécessaire par exemple d'une déclaration de valeur ou d'intérêt spéciale à la livraison lorsqu'une marchandise objet du transport met en jeu la responsabilité du transporteur ou de ses préposés et qu'il devra réparer.

Dans le but de contourner la difficulté que pourra générer la fluctuation des prix, il vaut mieux se placer au jour de la décision judiciaire pour fixer l'indemnité due par le transporteur plutôt que le jour de la survenance du dommage. Ce qui est également la position de la jurisprudence congolaise dans une affaire d'accident de circulation³³.

Pour le préjudice corporel, les dommages intérêts compensatoires tiennent compte de l'importance du préjudice. Mais, il faut savoir que l'évaluation est faite, selon qu'il s'agisse d'un cas de blessure ou de décès de la victime³⁴.

Au sujet des blessures, l'on s'intéressera plus au taux d'infirmité due à l'accident ou antérieur à lui³⁵, en y associant les ressources propres dont la victime est privée du fait de l'accident. Le décès par contre, donne lieu à une dualité d'actions :

- celle qui appartient en leur nom propre à ceux qui ont été éprouvés par la mort de la victime ;
- celle qui appartenait au défunt et fait partie de la succession³⁶.

Malgré cela, le juge évalue dans un cas comme dans un autre *in concerto* ou *ex aequo et bono*³⁷. En définitive, il faut noter que ce qui guide le juge dans l'évaluation de l'indemnité due à la victime ou à ses héritiers, ce sont les éléments glissés dans le dossier. Lesquels peuvent s'agir :

- du bulletin de paie ;
- des extraits bancaires, etc.

Ainsi, en l'absence de toute pièce justifiant avec exactitude la diminution ou la privation des ressources, le juge évalue *ex aequo et bono*.

³³ R.P 2508 du 22 Avril 1985, TRIPAIX Ndjili, inédit.

³⁴ J-L. FAGNART et R. BOGAET, *La réparation du dommage corporel en droit commun*, Bruxelles, Larcier, 1994, p.500.

³⁵ *Idem*.

³⁶ R. ANDRE, *La réparation du préjudice corporel*, Bruxelles, éd. Story scienta, 1986, p.258.

³⁷ R.P 19330/VIII du 2 septembre 2011, TRIPAIX Lemba, inédit.

CONCLUSION

La société humaine a pu répondre au besoin de rapidité grâce au développement des moyens de communication et par les mêmes mesures de sécurité nécessaires sont prises.

Le législateur communautaire s'est dans cet ordre d'idées préoccupé d'élaborer dans la sphère contractuelle des règles harmonisées, uniformisées précises et presque claires afin de garantir la sécurité juridique et judiciaire de l'activité commerciale de transport de marchandises par route au sein de la communauté OHADA en prévoyant expressément un régime distributif de responsabilité à l'égard de chaque partie au contrat mais avec insistance sur le transporteur.

Dans ce contexte, on remarquera que les causes de fondement de la responsabilité contractuelle, le privilège au droit à l'exonération et à la limitation à la réparation en faveur du transporteur sont parfaitement illustrées dans l'AUCTMR. On aurait souhaité la même attention législative à son égard dans la sphère extracontractuelle, ce qui n'est pas le cas.

En clair, l'étude a démontré que la responsabilité du transporteur au plan contractuel ne pas la même qu'au plan extracontractuel, sauf s'il s'agit d'une responsabilité extracontractuelle relative. Dans la mesure où les causes du fondement de la responsabilité extracontractuelle absolue du transporteur sont à rechercher ailleurs par ce que non prévues dans l'AUCTMR et logiquement les exonérations et limitations de réparation n'en sont pas d'avantage. Les limitations de réparations telles qu'entrevues dans l'AUCTMR, ne concerne pas les actions en responsabilité extracontractuelle des demandeurs complètement étrangers au contrat de transport de marchandises par route.

Cet état de chose, favorise une résurgence de la réparation intégrale à l'égard même d'un bon transporteur. D'où l'on peut rassurer que la responsabilité spécialement extracontractuelle du transporteur est assise sur deux régimes de réparation : celui de l'AUCTMR, lorsque les victimes sont intéressés au contrat et celui de droit commun pour un vrai tiers. Cela conduit à des difficultés sans précédents. En priori, ceci pérennise la voie à l'application par chaque Etat membre de l'OHADA, d'un régime de réparation différent des autres, ensuite il est possible que par-là, l'entreprise du transporteur soit mise en péril.

Dès lors, il est souhaitable au législateur Communautaire de prévoir en matière extracontractuelle absolue, les indemnités due par le transporteur et un plafonnement au-delà duquel les prétentions des probables victimes ne doivent pas excéder.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

I. LEGISLATION

• Textes juridiques internationaux

- Traité relatif à l'harmonisation du Droit des affaires en Afrique, signé à Port-Louis, le 17 octobre 1993, tel que révisé à Québec, le 17 octobre 2008.
- Convention du 19 Mai 1956 relative aux contrats de transport international de marchandises par route(C.M.R).
- Acte Uniforme du 11 Mars 1999 relatif au droit de l'arbitrage, J.O. OHADA, 15 Mai 1999.
- Acte Uniforme du 22 Mars 2003 relatif aux contrats de transport de marchandises par route, J.O. OHADA, N°13 du 31 Juillet 2003.

• Textes juridiques internes

- La loi du 3 Mai 1999 relative au transport de choses par route, M.B. du 30 Juin 1999.
- Décret du 19 Janvier 1920 sur les commissionnaires et les transporteurs, B.O., 1920.
- Décret du 30 Mars 1931 sur la responsabilité des transporteurs, B.O., 1931.
- Décret du 24 Mai 1939 relatif aux fausses déclarations en matière de transport, B.O., 1939.
- Décret du 30 Juillet 1888 portant contrats ou obligations conventionnelles, B.O, 1888.
- Loi n°73/013 du 05 Janvier 1973 portant obligation de l'assurance de responsabilité civile en matière d'utilisation des véhicules automoteurs, J.O. Pro. N°3 du 1^{er} Février 1973.

II. OUVRAGES

- ARTEIL David, *L'exécution du contrat par un non-contractant*, LGDJ, 2006.
- BATOUAN BOUYOM Joseph-Alain, *La déprofessionnalisation de la qualité de transporteur routier de marchandises: une approche de l'article 2 (k) de l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route*, Université de Nantes, Centre de Droit Maritime et Océanique.
- BOKALLI Victor Emmanuel, COSSI SOSSA Dorothee *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, Bruylant, 2006.
- BON GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, Précis, Dalloz, 2^{ème} éd., 2018.
- CITOLLEUX Marie Rose, *La responsabilité du transporteur routier international pour perte, avarie, ou retard selon la convention de Genève du 19 mai 1956 (CMR) : étude comparée des droits français, allemand, autrichien et suisse*, septembre 1996.

- JOSIEN Bernard, *La Responsabilité du transporteur de marchandises en droit anglais : transports terrestres...*, Sirey, 1959.
- LACASSE Nicole, PUTZEYS Jacques, *L'Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route*, 2003.
- LE TOURNEAU Philippe, *Droit de la responsabilité et des contrats, régimes d'indemnisation*, sous la direction de Philippe LE TOURNEAU, Dalloz action 2018/2019, 11ème éd., Dalloz, 2017.
- MERCADAL Barthélémy, *Droit des transports terrestre et aérien*, Paris, Précis Dalloz, 1996.
- NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, Le Harmattan, 2015.
- NGUEJI NGUEJI (E.), *Droit des transports : La responsabilité de l'expéditeur dans le contrat de transport de marchandises par route en droit congolais harmonisé*, Kinshasa, PUC, 2022.
- PAULIN Christophe, *Droit des transports*, LexisNexis, 2005.
- RODIERE René, *Droit des transports terrestre et aérien*, Paris, 2e éd., Sirey, 1977.
- ROSSATANGANA-RIGNAULT (G.), *Le droit des transports au Gabon*, éd., Raponda-Walker, 2004.
- ZELCEVIC-DUHAMEL Ana, *Transport routier de marchandises*, éd. Francis Lefebvre, 1997.

III. ARTICLES DE DOCTRINE

- ATIYAH (P.S), « *An Introduction to the Law of contract* », 4th éd., Oxford University press, 1989.
- BOKALLI Victor Emmanuel, « Le nouveau droit des contrats de transports maritimes internationaux des marchandises : les Règles de Hambourg », *Revue Africaine de Droit International et Comparé (RADIC)*, T.9, n°4, 1997.
- BOMBEECK Marc, HAMER Philippe et VERHAEGEN Benoit, « La responsabilité du transporteur routier dans le transport par carferries », *Dr. Eur. Transp.*, 1990, vol. XXV, n°2.
- BON-GARÇIN Isabelle, « L'acculturation en matière de contrat de transport de marchandises par route : l'influence de la CMR sur le contrat de transport national », in *L'acculturation en droit des affaires*, éd. Thémis, 2007.
- DELEBECQUE Philippe, « *Que reste-t-il du principe de validité des clauses de responsabilité ?* », *D. Aff.*, N° 8/ 1997. « Vers un nouvel équilibre contractuel ? Recherche d'un nouvel équilibre des prestations dans la formation et l'exécution du contrat », prec.
- GUEDJE LUDOVIC, « L'interdépendance des obligations dans les contrats des transports des marchandises par route de l'OHADA : Implications et conséquences pour les parties ». In ERUSMA, n°6 janvier 2016.

- MUZNY (P.) : - « La prévisibilité normative : une notion absolument relative », *RRJ- Droit prospectif*, 2006-I, pp. 31-40 - « Quelques considérations en faveur d'une meilleure prévisibilité de la loi », *Recueil Dalloz*, 2006, p. 2224 - « Une culture de la transparence », *JCP G*, 2011.

IV. THESES, MEMOIRES

- BESSON (Ch.), *La force obligatoire du contrat et les changements dans les circonstances*, Thèse Lausanne, 1955.
- BONASSIES Pierre, *Le dol dans la conclusion des contrats*, thèse, Lille, 1955.
- BOSCH Jean, *Essai sur les éléments constitutifs du délit civil*, thèse, Montpellier, 1975.
- BOULANGER David, *L'indétermination de l'objet pécuniaire des contrats engendrant vente de marchandises*, Contribution à la notion d'objet dans la théorie générale des obligations, Thèse, Lille II, 1994 *responsabilités civiles*, thèse Grenoble, 1973.
- KOFFI Ankoudji, *Contribution aux avaries communes*, thèses, Aix Marseille III, 1989.
- KOUKEU NANA Titi Mireille, *la responsabilité de l'expéditeur dans l'acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route*, Mémoire de droit privé, université de Yaoundé II, Soa- DEA en droit privé 2008.
- WETSHOKONDA MBELE (F.), *La responsabilité du transporteur de marchandises par route en droit congolais harmonisé*, Mémoire de DES, faculté de droit, Université de Kinshasa, 2017.