

REPUBLIQUE DU SENEGAL

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT
SUPERIEUR

ECOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION
ET DE MAGISTRATURE

ANNEE ACADEMIQUE 1977-1978

SECTION MAGISTRATURE

3e ANNEE

La responsabilité du transporteur à titre onéreux

Mémoire présenté par

EL HADJ LAMINE dit MOCTAR BOUSSO

AVRIL 1978

REPUBLIQUE DU SENEGAL

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Ecole Nationale d'Administration et de Magistrature

DIVISION MAGISTRATURE

- DAKAR -



MEMOIRE DE FIN DE CYCLE :
LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR
A TITRE ONEREUX

Présenté par :

El Hadj Lamine dit Moctar BOUSSO

Avril 1978

388
BOU,

AVANT PROPOS

Si l'homme a pu vivre autrefois une vie absolument sédentaire et n'être pas dans la nécessité de se déplacer, il y a fort longtemps que cette situation tend à disparaître et que le transport des individus comme des biens est apparu comme indispensable. Même parmi les populations les plus primitives, des migrations se produisaient et même le simple déplacement des troupeaux à la recherche de pâturages nouveaux posait la question du transport. Il serait superflu de parler de l'incidence du transport dans le développement économique des pays particulièrement dans ceux en voie de développement comme le Sénégal.

Il est établi que toute activité, comme toute transaction nécessite en général l'intervention d'une ou de plusieurs opérations de transport parce que celles-ci réalisent le déplacement indispensable tant pour l'homme lui-même que pour les biens qu'il consomme ou utilise. Que ce soit pour son travail, son alimentation, ou son seul plaisir, l'homme est amené à se déplacer à chaque instant.

Notre propos est aujourd'hui de vous entretenir sur la responsabilité du transporteur à titre onéreux. Pour ceux qui suivent de près la législation Sénégalaise en matière d'obligation civiles et commerciales ce titre "la responsabilité du transporteur à titre onéreux" pourrait se ramener à "la responsabilité du transporteur". dans la mesure où une loi récente met le transport bénévole ou "gratuit" dans le même régime juridique que le transport à titre onéreux.

Dans le code des obligations civiles et commerciales le cadre juridique le plus important que constitue le droit positif sénégalais en matière de transport est le livre quatrième qui est intitulé "Le contrats de transport terrestre". Dans les règles de droit édictées dans le livre quatrième du COCC, il est seulement prévu deux grands chapitres ; d'une part le chapitre concernant le transport de personnes et d'autre part celui concernant le transport de marchandises. Il est important de noter que les dispositions applicables au contrat de transport terrestre s'appliquent aussi aux contrats de transport ferroviaire ou fluvial de personnes ou de marchandises.

P L A N

INTRODUCTION : Le contrat de Transport et son cadre juridique en Droit Sénégalais.

1ère Partie : Le champ d'application de la responsabilité contractuelle du Transporteur.

- I. Les causes de responsabilité du Transporteur de marchandises : L'obligation de résultat.
- II. L'exécution du contrat de Transport de voyageurs.
 - A. Les obligations du voyageurs
 - B. Les obligations du Transporteur
- III. L'obligation de sécurité et son domaine d'application
 - A. Les créanciers et débiteurs de l'obligation de sécurité
 - B. Le point de départ de l'obligation de sécurité
 - C. La fin du contrat de transport de voyageurs

2ème partie : Les causes d'exonération de la responsabilité du transporteur

- I. Dans le cadre du Transporteur de marchandises
 - A. La faute de l'expéditeur.
 - B. Le vice propre à la chose ou à l'engin.
 - C. La Force majeure.
- II. Les causes exonérant le Transporteur de la responsabilité des accidents survenus aux voyageurs.
 - A. La force majeure
 - B. Le fait d'un tiers
 - C. La faute de la victime.

P L A N (suite)

3ème Partie : La Responsabilité Conventiionnelle du Transporteur.

- I. Les clauses relatives à la responsabilité du Transporteur de marchandises.
 - A. Les conditions de validité de ces clauses
 - B. Les effets de ces clauses.
- II. Le problème de la validité des clauses de responsabilité dans le contrat de Transport de personnes face à l'obligation de sécurité.

4ème Partie : L'exercice de l'action en responsabilité et son extinction.

- I. L'exercice de l'action.
 - A. Dans le cadre du Transport de marchandises
 - B. Dans le cadre du Transport de personnes
- II. L'extinction de l'action en responsabilité contre le Transporteur
 - A. La fin de non recevoir en Droit interne.
 - B. La prescription de l'action en responsabilité.

CONCLUSION :

Donc à travers le COCC le "vide juridique" ne concerne que le contrat de transport aérien qui par sa spécificité est réglementé dans un autre cadre juridique.

Tout ceci nous a amené à ne considérer dans notre étude que la responsabilité du transporteur terrestre de personnes et de marchandises. Il est bien évident que pour le transport par mer et par air il existe au Sénégal une réglementation particulière sur le plan interne ; ainsi on peut constater l'existence d'un Code de la marine marchande créé par la loi 62-32 du 22-03-1963 et celui du code de l'aviation civile créé par la loi 63-19- du 05-02-1963. En ce qui concerne les transports maritimes le Sénégal a adhéré et ratifié plusieurs conventions internationales. Pour le transport aérien international le Sénégal a adhéré à la convention de Varsovie du 12-10-1929 et à toutes les autres conventions revisant celle de Varsovie. Ces conventions régissent les transports aériens internationaux et tous les problèmes de responsabilité qui peuvent en découler.

Au Sénégal, il est relativement rare que nos juridictions soient amenées à trancher un litige sur la responsabilité du transporteur aérien ou maritime mais en revanche l'activité quotidienne de nos juridictions portent sur les litiges relatifs à la mise en oeuvre de la responsabilité du transporteur terrestre par route ou par rails de voyageurs et de marchandises. Voilà la raison essentielle qui nous a amené à limiter notre étude sur les problèmes que peut soulever la responsabilité du transporteur terrestre de voyageurs ou de marchandises.

°
II N T R O D U C T I O N

Le rapporteur devant la commission de législation du projet de loi relatif à la partie générale du Code des obligations civiles et commerciales affirmait que "le législateur sénégalais a su par un travail délicat et méritoire incorporer l'acquis de la jurisprudence française en tranchant sans ambiguïté ses conflits et en tenant compte des travaux les plus récents de la doctrine" ; que bien mieux ; le législateur "a parfois devancé un courant jurisprudentiel ou doctrinal en consacrant la résolution qui doit être son aboutissement logique". Ces remarques pertinentes sont parfaitement illustrées par les nouvelles dispositions du code des obligations civiles et commerciales (COCC) qui regissent le contrat de transport au Sénégal. Celles-ci en effet, dans la mesure où compte tenu de la spécificité du contrat de transport, consacrent l'obligation de sécurité du transporteur face au voyageur et prohibent les clauses d'irresponsabilité, reflétant ainsi de manière remarquable l'état du droit positif Français. Mais en outre, ces dispositions du code contiennent d'importantes innovations telles que le régime original du réceptissé dans le transport de marchandises, la suppression de la stipulation pour autrui comme fondement des droits des tiers dans leur action en responsabilité contre le transporteur du voyageur, tout ceci apportant à la matière au delà d'une cristallisation à une époque donnée de la jurisprudence française, un élan de renouveau.

Par sa spécificité tant au niveau de sa formation et de son exécution, notre code des obligations^S nous fournit quelques éléments de base en définissant et en précisant quelques règles essentielles en ce qui concerne les obligations de chacune des parties du contrat et la responsabilité du transporteur.

L'article 639 du COCC définit le contrat de transport comme le contrat par lequel une personne dénommée transporteur s'engage à assurer un déplacement contre rémunération. Cette définition un peu trop évasive a été précisée, en ce qui concerne le contrat de transport de personnes dans l'article 641 et dans l'article 651 en ce qui concerne le contrat de transport de marchandises. Il ressort de ces deux articles les éléments constitutifs suivants :

./.

- Le déplacement d'une personne ou d'une chose qui constitue l'objet principal du contrat de transport.
- Le caractère professionnel de l'opération de transport dont la maîtrise doit être assurée par le transporteur ou par son préposé.
- La rémunération.

Il résulte de ces éléments constitutifs du contrat de transport les caractères suivants : Le contrat de transport est un contrat synallagmatique parfait, consensuel et ayant toujours un caractère commercial si l'on se place du côté du transporteur. La responsabilité du transporteur prend naissance beaucoup moins au niveau de la formation du contrat de transport qu'au niveau de son exécution. En effet la plupart des litiges mettant en cause la responsabilité du transporteur de marchandises ou de voyageurs naissent au moment de l'exécution du contrat de transport. Ceci nous amènera à étudier assez brièvement les conditions de formation du contrat de transport de marchandises et de personnes avant de nous appesantir sur leur exécution.

La formation du contrat de transport de marchandises obéit, en dehors des conditions de formes essentiellement basées sur les documents de transport, à des conditions de fond qu'il importe de spécifier ici. Il y a d'une part le consentement des parties et d'autre part l'objet des obligations des parties au contrat.

A travers le consentement des parties au contrat, certains auteurs voient dans le contrat de transport, un contrat d'adhésion. En effet très souvent le contenu du contrat est déterminé par des réglementations administratives ou parfois même c'est le transporteur qui présente à ses clients un contrat type qui est son oeuvre.

Tout le monde sait que le contrat d'adhésion ne se fait que par consensualisme ; ainsi les clauses contenues dans le contrat type peuvent être changées par la volonté des parties si la loi et le règlement le permettent. En tout cas dans le cadre des transports de marchandises, le transporteur est toujours en état d'offre permanente et il suffit à tout client d'accepter pour que le contrat soit conclu

Dans l'exécution du contrat de marchandises, obligation est faite au transporteur de "déplacer d'un lieu à un autre les marchandises qui lui sont remises" et à l'expéditeur de payer le prix convenu. Tout d'abord la marchandise à transporter peut être toute marchandise meuble à condition qu'il s'agisse de biens corporels : mais compte tenu de la réglementation administrative le transporteur de certaines marchandises peut être réservé à des monopoles de transport tel est le cas dans le transport des colis postaux et lettres. Le transporteur peut aussi soumettre le transport de certaines catégories de marchandises à des conditions ; cela peut-être des conditions relatives au Poids, à la taille, au ticketage, à l'emballage surtout dans le cadre du transport de marchandises périssables ou infectes. Si de telles conditions ne sont pas remplies par l'expéditeur en l'absence de texte spéciaux, la seule sanction possible sera l'exonération de la responsabilité du transporteur. Enfin le prix à payer par l'expéditeur est librement déterminé d'accord parties mais il semble que le prix de certains transports sont fixés sur homologation d'un arrêté ministériel ou de l'autorité administrative locale et son mode de calcul reposera, en dehors de quelques éléments techniques très rigides, principalement sur la distance du déplacement et la nature des marchandise à transporter.

Dans la formation du contrat de transport de voyageurs, le consensualisme est aussi de règle bien qu'un titre de transport soit exigé au voyageur pour prévaloir sa situation de débiteur des obligations du transporteur. (Art. 643 COCC). Mais quand y a t-il accord et échange de consentement entre le transporteur et le passager ? Il semble qu'il faut tenir compte des modalités du transport, il peut s'agir d'un transport à la commande ou d'un transport régulier. Pour déterminer maintenant le moment où il y a échange de consentement entre le voyageur et le transporteur, il faut distinguer si l'accès direct au véhicule est interdit au Public ou non. Ainsi si l'accès direct est interdit, l'échange de consentement a lieu au moment où le voyageur demande et obtient le titre de voyage après paiement du prix. Si par contre l'accès au véhicule est libre, le contrat de transport est formé à l'instant même où le voyageur est admis à s'installer dans le véhicule ; Peu importe le moment du paiement du prix, le voyageur est dès cet instant créancier de l'obligation de sécurité.

Une fois le contrat de transport formé, l'essentiel des obligations nées du contrat de transport reste à la charge du transporteur dès lors que l'expéditeur ou le voyageur a payé le prix du transport. En effet le transporteur de marchandises doit alors remettre les marchandises transportées en bon état au destinataire et le transporteur de voyageur doit conduire son client, sain et sauf, à destination. C'est dans l'exécution de ces deux genres d'obligations que se situe le champ d'application de la responsabilité du transporteur. Tout manquement à une de ces obligations suscitées peut entraîner la mise en oeuvre de la responsabilité contractuelle du transporteur. Mais il nous sera utile de définir dès maintenant ces obligations et d'en préciser les limites.

PART I. LE CHAMP D'APPLICATION DE LA RESPONSABILITE CONTRACTUELLE DU TRANSPORTEUR

I. Les causes de responsabilité du transporteur de marchandises

En ce qui concerne le transport de marchandises, le transporteur est tenu de livrer les marchandises en bon état et dans les délais fixés, au destinataire qui lui a été désigné par l'expéditeur. Si le transporteur ne remplit pas ou remplit incomplètement ses obligations, il sera responsable des conséquences dommageables. On dit très fréquemment, que le transporteur qui ne livre pas les marchandises ou les livre en retard ou avariées ou ne les livre pas du tout, ou en partie seulement du fait de leur disparition quelle qu'en soit la cause est présumé "être en faute. En réalité il n'y a pas une présomption de faute qui pèse sur le transporteur mais une faute : celle de n'avoir pas exécuté ses obligations. L'existence même de cette faute contractuelle empêche qu'il ne puisse se dégager de sa responsabilité en prouvant qu'il n'a pas commis de faute, ce qui serait possible si la faute était seulement présumée.

Les causes de la responsabilité du transporteur de marchandises ont pour cadre d'évolution l'exécution même du contrat de transport de marchandises qui se ramène du côté du transporteur à l'exécution de l'obligation principale qui est le fait d'assurer le déplacement

de la marchandise du lieu de départ à la destination et dans les délais fixés. Néanmoins l'article 652 du CCCC stipule "sauf stipulation contraire des parties, le contrat de transport comprend toutes les opérations précédents et suivants nécessairement dle déplacement des marchandises". On peut en déduire donc que le déplacement de la marchandise d'un point à un autre reste l'opération essentielle du transport mais qu'il existe des opérations accessoires nécessaires au transport dont l'exécution peut mettre en jeu la responsabilité du transporteur.

Il en est ainsi des opérations préalables au déplacement telles que la prise en charge ou le chargement de la marchandise par le transporteur. A partir de la prise en charge de la marchandise qui est généralement antérieure au chargement, la marchandise est entre les mains du transporteur, sous sa responsabilité. Il est à noter aussi que la responsabilité du transporteur peut être engagée en cas de mauvais chargement si celui-ci lui incombe.

Pendant le déplacement, la responsabilité du transporteur de marchandises peut être engagée du fait du retard accusé dans l'opération du transport. En dehors du transport par rails où le délai varie selon le régime et du transport maritime ou aérien, où à cause des conditions météorologiques fluctuantes le transporteur ne s'engage en général sur les délais ; la durée du déplacement de la marchandise est fixée conventionnellement par les parties. En cas d'action en responsabilité pour retard contre le transporteur, il appartiendra au juge, compte tenu des usages dans la profession de dire si le délai de livraison est raisonnable ou non.

Après le déplacement de la marchandise le contrat se poursuit par la livraison. Il s'agit ici d'une période susceptible d'obligations accessoires à l'opération de transport proprement dite à la charge du transporteur. La livraison peut être définie comme l'acte juridique par lequel le transporteur accomplit sur obligation finale : remettre la marchandise au destinataire. Cela suppose un concours de volonté entre le transporteur et le destinataire ou l'expéditeur même. La livraison reste valablement faite même si le destinataire refuse de prendre livraison de la marchandise dès lors que le transporteur a respecté les délais et conditions de livraison.

Le moment de la livraison de la marchandise est très important ; il déterminera le point de départ du délai de forclusion de l'art. 665 du COCC et le point de départ du délai de prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur ; c'est aussi le moment du transport des risques au destinataire ; est la fin de l'obligation de résultat incombant au transporteur. La livraison est faite au destinataire tel qu'il est déterminé sur le titre nominatif ou du détenteur du récépissé si ce titre est au porteur. On admet généralement que le transporteur a l'obligation de vérifier l'identité du destinataire ayant reçu effectivement la marchandise. Le destinataire peut se faire représenter par une procuration. En principe le transporteur n'a que cette obligation de procéder à la vérification de l'identité du destinataire de la marchandise et non de la légalité de son droit sur la marchandise.

Il est de Jurisprudence constante que si le transporteur livre la marchandise à un destinataire sans qualité, il reste responsable à l'égard du véritable destinataire (cass 9.12.1965. JCP 66. 14619)

Généralement l'acceptation de la livraison par le destinataire est concrétisée par une décharge mentionnée sur le bordereau de livraison. Cette décharge signifie que la livraison est effectuée et que la marchandise n'est plus au risque du transporteur, même si le destinataire n'est pas satisfait de la livraison. Il est à noter que cette décharge ne constitue pas un quitus. (cf cass. 28.4.1966 JCP 1967 duran 15147. Durant.).

En règle générale la responsabilité du transporteur est une responsabilité contractuelle lourde de conséquences . En effet le transporteur est tenu, à l'égard de l'expéditeur ou du destinataire, à une obligation de résultat. Cette responsabilité n'est qu'une stricte application de la théorie des obligations qui prescrit que le débiteur d'une obligation doit répondre de l'inexécution des obligations qu'il est supposé devoir assumer. C'est dans ce texte plus général que doit être recherché le principe de la responsabilité du transporteur de marchandises.

Cette responsabilité contractuelle se conçoit de la même manière quel que soit le mode de transport utilisé sauf dans les cas de transports maritimes et aériens qui connaissent un régime particulier en raison des risques propres à la navigation maritime et aérienne.

Les éléments constitutifs de la responsabilité du transporteur de marchandises sont d'une part le dommage qui peut varier selon sa nature et son importance et d'autre part le lien de causalité entre le dommage et l'exécution de l'opération de transport. Le dommage causé à la marchandise dans le cadre de l'opération de transport peut revêtir quatre aspects : Il peut s'agir de la perte totale de la marchandise, le transporteur ne peut ici ni présenter ni le contenu ni le contenant à la livraison. Il peut s'agir d'un simple manquant dont la preuve se fait par le document de transport et le document de livraison. Il peut s'agir en fin d'une avarie sur les marchandises ou d'un retard sur la livraison. Le retard à la livraison n'est pas automatiquement constitutif d'un dommage. En Droit commun, le destinataire doit établir le retard dont l'appréciation est laissée au juge du fond et le préjudice y résultant. En définitive sauf en cas de retard le transporteur terrestre de marchandises est débiteur d'une obligation de résultat. Il doit en effet livrer la marchandise dans le même état dans sa totalité après^{en} avoir effectué le déplacement. Le principe de cet obligation de résultat découle de l'article 654 du COCC. Par la présomption de responsabilité, le transporteur est tenu de réparer tous les dommages causés à la marchandise dans le cadre de l'opération de transport sans que le demandeur, qui peut être soit le destinataire ou l'expéditeur ou tout autre détenteur du récépissé comme il est prévu à l'arti. 653 in fine ait à prouver une quelconque faute qui lui serait imputable. Il reste établi qu'il appartient au créancier de l'obligation de résultat de prouver le dommage par la production de tout document nécessaire.

I. L'Exécution du contrat de transport de voyageurs

Le transport de voyageurs peut être considéré à deux points de vue : ou bien on envisage seulement l'opération de transport c'est à dire le déplacement et ici peut importe qu'il s'agisse de personnes ou de choses ou bien au contraire partant de la différence essentielle qui sépare

;./.

la personne, qui d'ailleurs participe par un rôle actif nécessairement au transport, de la chose qu'elle subit l'opération de transport. Cette remarque a amené le législateur sénégalais à prévoir des règles particulières pour le transport de personnes. La distinction ci-dessus invoquée explique le fait que la jurisprudence soit parvenue à imposer au voyageur "l'obligation" de veiller à sa propre sécurité pendant l'opération de transport, faute de quoi, le transporteur peut être déchargé de l'obligation de sécurité mise à sa charge.

Aussi faut-il préciser la part que doit prendre le voyageur dans l'exécution du contrat de transport, ce qui le différencie du simple coli remis au transporteur, En effet le voyageur doit, en se conformant toutefois aux prescriptions du transporteur, faire preuve d'une certaine initiative pour sa propre sécurité et dont le juge peut éventuellement tenir compte dans l'appréciation de la responsabilité du transporteur.

Dans le contrat de transport de voyageur, il n'y a pas une coïncidence absolue entre le moment de la formation du contrat et le début d'exécution des obligations des parties en cause. L'exécution des obligations des parties peut être suspendue alors que le contrat n'a pas pris fin.

Nous n'allons pas nous attarder sur les obligations qui incombent au voyageur ; il faut seulement retenir qu'elles sont de deux ordres : tout d'abord et c'est là où se trouve l'obligation principale, le voyageur doit payer le prix du transport et ensuite il lui faut respecter les règles de discipline et de police de l'opération de transport.

En ce qui concerne maintenant les obligations du transport, il est à noter que dans le cadre de l'opération de transport elle-même, le transporteur contracte deux obligations essentielles qui sont : acheminer les passagers sains et saufs à destination et dans les délais impartis. Ici le déplacement, bien qu'il soit l'objet du contrat ne nous paraît pas être très important mais en revanche l'obligation faite au transporteur de conduire son passager sain et sauf nous paraît important

III. L'obligation de Sécurité et son domaine d'application

Le terme "obligation de sécurité" est employé expressément dans le code des obligations à l'art. 645 qui fait état des obligations du transporteur en matière de transport de personnes. L'obligation de sécurité est une construction jurisprudentielle qui a vu le jour en France au début de ce siècle, et qui a été reprise dans notre Code des Obligations d'une manière définitive. Il s'agit essentiellement d'une obligation contractuelle de résultat, et la présomption qui en résulte contre le transporteur en cas d'accident n'est pas irréfragable, mais elle est du reste très forte. En effet il est permis au transporteur de prouver que le dommage causé au voyageur est dû à une cause qui ne lui est pas imputable.

A. Créanciers et débiteur de l'obligation de sécurité

L'obligation de sécurité naissant d'un contrat, il faut donc qu'il y ait d'abord une situation contractuelle de transport entre le débiteur et le prétendu créancier de l'obligation de sécurité. A la lecture de l'article 645 du COCC on connaît tout de suite et sans équivoque le débiteur de l'obligation de sécurité, il ne peut s'agir que du transporteur et plus précisément celui qui assure effectivement l'opération de transport. Quid maintenant du bénéficiaire ou créancier de cette obligation ? Par la nature contractuelle de l'obligation de sécurité, celui qui s'en prétend être le créancier doit être lié au transporteur par un contrat de transport tel qu'il a été défini plus haut. Ainsi ne peut être créancier de cette obligation celui qui est lié au transporteur par un contrat autre qu'un contrat de transport, par exemple le détenteur d'un billet de quai ou celui qui voyage sans titre de transport régulier. En principe le créancier de l'obligation de sécurité est le voyageur, ceci résulte de l'article 643 COCC ou d'après une construction jurisprudentielle ses ayant cause, l'obligation de sécurité existe à la charge du transporteur quel que soit le mode de transport utilisé ; dès qu'il y a opération de transport, le transporteur est tenu de conduire le voyageur sain et sauf à destination. Les conditions techniques de réalisation de l'opération de transport ne peuvent en principe influencer sur son régime juridique à moins que la loi en ait décidé autrement.

Il est établi l'obligation de sécurité ne coïncide pas forcément avec le déplacement ou le moment de la formation du contrat de transport. Aussi se pose-t-il le problème de sa durée : quand commence cette obligation de sécurité et quand finit-elle ?

B. Le point de départ de l'obligation de sécurité

L'article 645 a e 2 du COCC stipule que "l'obligation de sécurité pèse sur le transporteur dès l'instant où le voyageur accède au véhicule ou, le cas échéant, aux installations spécialement aménagées par le transporteur en vue du transport...". Cet article prévoit deux cas comme pouvant être le point de départ de l'obligation de sécurité. L'obligation de sécurité commence au moment où sur présentation du titre de transport, le voyageur, accède au véhicule de transport ou, et c'est le deuxième cas lorsque le voyageur accède aux installations spécialement aménagés en vue du transport. La première règle ne comporte pas du tout des difficultés que pourrait engendrer le fait pour un voyageur de subir un dommage corporel alors qu'il se trouvait dans les installations spécialement aménagées par le transporteur en vue du transport. En effet la jurisprudence a écarté l'obligation de sécurité dans le cas où le passager tombe dans le bar ou la buvette spécialement aménagé par le transporteur dans l'enceinte même de la gare au motif que aucune déféctuosité dans l'installation ou le fonctionnement de l'établissement n'étant relevé ou ne pourrait attribuer la chute du voyageur qu'à la maladresse ou l'impuotence physique du client ; et que l'obligation de sécurité n'allait pas jusqu'à la garantie d'une immunité physique telle que celui-ci puisse impunément se dispenser de veiller à sa propre sécurité. En revanche le principe de la présomption de responsabilité du transporteur basé sur l'obligation de sécurité a été retenu dans le cas de la chute d'un voyageur dans les locaux de l'entreprise de transport, soit dans la salle d'attente, soit sur le quai, soit dans les dépendances des locaux. On sait que la jurisprudence et même le législateur sénégalais ont expressement voulu faire dépendre la présomption de responsabilité du transporteur dans ces espèces, de l'existence au moment de l'accident, du contrat de transport liant le voyageur au transporteur. Il est admis que le contrat de transport est défini essentiellement par le mouvement et que les règles juridiques de ce contrat sont établis en considération de ce mouvement ; comment peut on donc appliquer aux événements survenus à un moment où il n'y a pas encore de mouvement, mais où l'on est dans les limites de temps qu'on a considéré comme compris dans le contrat, les règles établis en considérations e ce mouvement ?

./.

Voilà tout de même quelque chose qui illustre la force de l'obligation de sécurité ! Le transporteur ne peut pas dégager sa responsabilité découlant de l'inexécution de l'obligation de sécurité par la preuve qu'il n'a pas commis de faute ; sa responsabilité reste entière même si les causes de dommage sont inconnues.

C. La Fin du contrat de transport de voyageurs

La fin du contrat de transport de personnes coïncide en principe à celle de l'obligation de sécurité. L'article 645 du COCC infine stipule que l'obligation de sécurité cesse "lorsque le voyageur est descendu du véhicule et, le cas échéant, sorti des installations". Voilà d'après la loi et même la jurisprudence le moment où finit la présomption de responsabilité. La même critique formulée en ce qui concerne le point de départ de l'obligation de sécurité reste valable. En effet, à notre avis rien n'empêche le législateur de dire que la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur ne s'applique que quand l'accident ou le dommage causé à la personne transportée a eu lieu au cours du transport, lequel implique nécessairement un mouvement. Il semble que ces dispositions sont maintenues essentiellement dans le souci de protection des voyageurs dans la mesure où l'on sait que la responsabilité du transporteur pour les accidents survenus aux voyageurs à une extrême importance pour des motifs divers. En effet ces accidents se produisent fréquemment et son d'importance variable ; depuis le cas du voyageur qui se blesse légèrement tombant du véhicule jusqu'à celui du voyageur tué dans un accident ; la gravité de tels dommages, atteignant la personne humaine dans son intégrité.

Nous venons de voir des cas qui entraînent la libération du transporteur de son obligation de sécurité. Le code des obligations dans son article 646 a prévu aussi des cas de libération du transporteur de son obligation de sécurité et en conséquence de sa responsabilité. Cette situation est aussi prévue en ce qui concerne le transporteur de marchandises. Aussi proposons nous d'étudier dans notre deuxième partie les causes d'exonération de la responsabilité du transporteur.

PART. II. LES CAUSES D'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

I. Dans le cadre du transport de marchandises

L'article 661 du COCC dispose que "le transporteur est garant de la perte des objets à transporter sauf cas de force majeure. Il est également garant des avaries qui ont pu détériorer ces objets à moins que le transporteur ne prouve qu'elles sont la conséquence de la faute de l'expéditeur, d'un vice propre de la chose ou d'un cas de force majeure".

En d'autres termes cela veut dire que le transporteur de la marchandise peut s'exonérer de sa responsabilité s'il établit que l'origine du dommage causé à la marchandise est due à autre chose. Aussi ne garantit-il pas les pertes et avaries dues à des vices, propres à la marchandise, à la force majeure ou à la faute de l'expéditeur. Il convient dès lors d'analyser ces trois causes d'exonération.

A. La faute de l'expéditeur

La faute de l'expéditeur est exonératoire de la responsabilité du transporteur si cette faute est la cause directe et unique du dommage causé aux marchandises. Il s'agit ici d'un fait qui ne peut en aucun cas être imputable au transporteur ou à ses préposés. L'article 661 ne parle que de la faute de l'expéditeur mais il peut s'agir d'un tiers qui peut être ni l'expéditeur ni le destinataire. Dans cette situation la jurisprudence a décidé que la preuve de la faute de ce tiers par le transporteur l'exonère de sa responsabilité. Mais quid si la combinaison de la faute du transporteur avec celle de l'expéditeur est la cause unique du dommage causé à la marchandise. Par exemple l'expéditeur qui avait à sa charge le chargement de la marchandise a effectué un mauvais chargement ; ainsi un dommage est causé, à la marchandise en plus d'une faute quelconque du transporteur. Devant cette situation la jurisprudence a décidé d'un partage des responsabilités entre l'expéditeur et le transporteur.

B. Le vice propre de la chose ou de l'engin

La loi ne parle que d'un vice propre de la chose qui serait la cause exclusive du dommage. Mais il semble de par la jurisprudence que le terme "Vice propre de la chose" doit s'entendre de deux façons : il peut s'agir soit de la marchandise transportée soit de l'engin (entendre véhicule) avec lequel le transporteur effectue le déplacement.

En ce qui concerne le vice de l'engin, il faut distinguer deux situations : l'engin peut appartenir au transporteur, à un tiers ou à l'expéditeur.

Si l'engin appartient au transporteur, et qu'il soit par exemple impropre au transport compte tenu de la nature même de la marchandise la responsabilité du transporteur reste entière. En revanche si l'engin appartient à l'expéditeur ou est fourni par lui par l'intermédiaire d'un tiers, le transporteur peut s'exonérer en prouvant que le dommage causé à la marchandise est dû exclusivement à un vice de l'engin.

- (cass. Commerciale . 20 - 01- 1957 JCP 57. 10176).

En ce qui concerne le vice de la marchandise ; il peut s'agir soit d'un vice résultant de la nature intrinsèque de la chose soit du mode de présentation de la marchandise à transporter. Lorsqu'il s'agit d'un vice inhérent à la marchandise, le transporteur est exonéré de sa responsabilité. Mais en cas de vice sur le mode de présentation de la marchandise, par exemple un mauvais emballage, il appartiendra alors au juge de rechercher à qui incombait la présentation de la marchandise. Cette présentation peut être sous la diligence exclusive de l'expéditeur, dans ce cas le transporteur peut être exonéré de sa responsabilité sauf le cas peut être où il serait tenu par une quelconque clause de vérifier la présentation de la marchandise, dans cette situation la responsabilité sera partagée entre l'expéditeur et le transporteur. Enfin si la présentation incombe au transporteur, ce dernier ne peut s'exonérer de sa responsabilité de ce chef.

C. La force majeure

La force majeure n'est pas définie dans l'article 661 du COCC; mais la jurisprudence la caractérise comme un fait imprévisible, irrésistible et étranger au débiteur de l'obligation d'acheminer à destination en bon état la marchandise qui lui a été confiée.

Mais du fait de l'élasticité de ces caractères, la jurisprudence tout en les soumettant à l'appréciation souveraine du juge du fond a porté des limites à la portée de cette exonération surtout en ce qui concerne le caractère irresistible du fait exonératoire.

cf. Paris 19. 06 - 1943 - D C 1944 - 61

II. Les causes exonérant le transporteur de la responsabilité survenus aux voyageurs

Il s'agit ici des causes d'exonération de droit commun prévues à l'article 646 du CCCC qui stipule que "La responsabilité du transporteur pour inexécution de l'obligation de sécurité n'est écartée ou atténuée que si le dommage subi par le voyageur est dû à un cas fortuit ou de force majeure, à l'intervention d'un tiers ou à la faute de la victime présentant les caractères de la force majeure". Il ressort de ce texte tout d'abord que conformément aux principes généraux de la responsabilité contractuelle, la faute du voyageur ayant contribué à l'accident entraîne l'exonération du transporteur de sa responsabilité dès l'instant où ce fait présente le caractère de la force majeure.

A. La force majeure

Ce concept est généralement assimilé au cas fortuit. Il représente un caractère imprévisible, insurmontable et extérieur à l'opération de transport. De part la jurisprudence ces notions sont plus ou moins relatives et fluctantes dans la mesure où leur appréciation par le juge dépend essentiellement des espèces. Mais il ressort des arrêts rendus par la cour de cassation en la matière que la jurisprudence a tendance à se montrer très sévère à l'égard du transporteur en ce qui concerne leur appréciation. Ainsi ne constitue pas le cas de force majeure le déraillement d'un train résultant d'un acte de sabotage lors d'une grève.

B. Le fait d'un tiers

La loi prescrit que le fait du tiers doit revêtir le caractère de force majeure pour être une cause d'exonération ou d'atténuation de la responsabilité du transporteur. Mais elle ne dit pas si cette intervention du tiers doit être fautive ou non.

Il semble que peu importe le caractère fautif ou non, il suffit que ce fait soit extérieur, irresistible et imprévisible au niveau du transporteur.

C. La faute de la victime

Il appartient au transporteur qui s'en prévaut d'établir cette faute. En effet le transporteur ne peut pas se contenter d'une simple hypothèse. Ainsi une faute ne peut pas être retenue à la charge du voyageur si elle est seulement supposée. Si la preuve certaine de la faute du voyageur n'est pas rapportée par le transporteur, celui-ci reste tenu des conséquences dommageables de l'accident. En second lieu la faute de la victime doit avoir été la cause exclusive du dommage et présenter un caractère imprévisible et irresistible pour le transporteur

cf. Civ. 6- 10-1964 - D. 1965 - 21.

PART. III : LA RESPONSABILITE CONVENTIONNELLE DU TRANSPORTEUR

De très bonne heure, l'entrepreneur de transport de marchandises a jugé utile d'insérer dans leurs conditions générales et parmi les mentions imprimées dans le titre de transport, des clauses aux termes desquelles il déclarait ne pas répondre des dommages ou de certains dommages subis au cours du transport par la marchandise qui leur était remise. Cela résulte bien des conséquences assez lourdes inhérentes à l'obligation de résultat qui incombe au transporteur de marchandises. En principe en Droit Commun, la clause d'un contrat par laquelle une des parties stipule qu'elle ne sera pas responsable de l'inexécution de ses obligations reste valable, à la condition qu'elle soit acceptée par l'autre partie et qu'elle ne constitue pas un dol de la part du débiteur de l'obligation ou de ses préposés.

I. Les clauses relatives à la responsabilité du transporteur de marchandises

Il s'agit ici de voir dans quelle mesure les clauses d'exonération de responsabilité du transporteur sont valables avant d'étudier la validité et les effets des clauses limitatives ou élisives de la responsabilité du transporteur de marchandises.

L'article 661 du COCC prévoit les causes d'exonération ou d'atténuation de la responsabilité du transporteur, il s'agit de la force majeure en cas de perte ; de la faute de l'expéditeur, d'un vice propre de la chose ou d'un cas de force majeure en cas d'avarie . Et l'article 662 d'ajouter que toutes les clauses contraires aux dispositions de l'article 661 sont nulles et de nul effet. Il semble donc que toute clause de non responsabilité décidée par le transporteur et même avec l'accord de l'expéditeur serait déclarée nulle et de nul effet. En effet dans ce domaine le législateur sénégalais a repris la règle française en la matière instituée par la loi Rabier du 17-03-1905 mais en la complétant en codifiant les modalités d'application élaborées par la jurisprudence française à propos de l'application de ce texte, Ces dispositions de la loi sénégalaise ne s'appliquent que dans le cadre du transport terrestre interne de marchandises ; quand il s'agit d'un transport international des règles particulières régies par des conventions internationales s'appliquent à ces clauses,

En définitive de telles clauses sont prohibées chaque fois que dans un transport interne elles tendent à écarter la responsabilité du transporteur de marchandises pour perte ou avarie. Mais en revanche il semble de par la Jurisprudence que les clauses d'irresponsabilité en cas de retard dans l'acheminement de la marchandise soient valables à l'égard des parties au contrat de même que les clauses qui limitent simplement la responsabilité du transporteur de marchandises en cas de perte ou avarie.

A. Les conditions de validité des clauses limitatives de responsabilité

Il nous faut tout d'abord préciser que la clause limitative de la responsabilité du transporteur de marchandise ne joue son plein effet qu'au niveau de la réparation par le transporteur du dommage causé à la marchandise transportée. L'article 663 du COCC stipule que la clause limitant l'étendue de la réparation du préjudice et la clause pénale sont valables, à la condition toutefois qu'elles n'équivalent pas à une irresponsabilité de fait, le transporteur restant toujours tenu des conséquences de son dol ou de sa faute lourde.

Donc le principe est la validité de telles clauses mais toujours est-il que la clause limitative de responsabilité doit avoir été au préalable connue et acceptée par celui à qui le transporteur entend l'opposer. La preuve d'une telle clause est à la charge du transporteur. La jurisprudence a admis qu'en dehors de ces conditions, la clause de limitation de la responsabilité doit pour être valable prévoir une indemnisation d'un montant suffisant pour réparer le préjudice subi par le débiteur de l'obligation du transporteur du fait du dommage causé dans l'exécution de ses obligations.

Un problème pourrait se poser dans le cadre de l'existence d'une clause limitative de responsabilité décidée par les parties au contrat de transport, alors que l'expéditeur a pris de soin de déclarer la valeur des marchandises à transporter. Le problème de la validité d'une telle clause pourrait se poser. En effet l'expéditeur pour avoir la réparation intégrale du préjudice causé à la marchandise à transporter, a pris le soin d'en déclarer la valeur ; alors est ce que la clause limitative de responsabilité que pourrait lui opposer le transporteur dans le cadre de la réparation de son préjudice pourrait jouer son plein effet ? Il semble que NON ! La jurisprudence a tranché de problème en décidant que la clause limitative de responsabilité ne pourra s'appliquer au cas où l'expéditeur a fait une déclaration de valeur sur les marchandises à transporter.

B. Les effets des clauses limitatives de responsabilité

Si les conditions sus-citées sont remplies, la clause limitative de responsabilité portera son plein effet à l'égard des parties et des tiers, législateur

Notre sentiment est que ici le législateur sénégalais a voulu expressement permettre aux parties en cause dans le contrat de transport de marchandises de ménager le régime légal de la responsabilité du transporteur par des clauses. Aussi est-il prévu dans la pratique d'autres clauses qui entraineraient à l'endroit du transporteur une aggravation ou une atténuation de sa responsabilité. En effet dans le cadre du contrat les parties peuvent prévoir des clauses de garantie qui renforceraient les obligations du transporteur ; par exemple le renforcement des soins à apporter à la marchandise pendant l'opération de transport.

Ainsi la responsabilité du transporteur pourrait être retenue même dans des cas où il pourrait s'en exonérer et même en cas de force majeure. En revanche, par une clause entre les parties, le transporteur peut refuser d'assumer les responsabilités qui normalement lui incomberaient en cas de mauvaise exécution de l'opération de transport: par exemple en se déchargeant de certaines opérations inhérentes au déplacement. Une telle clause atténuant en principe la responsabilité du transporteur est admise par la jurisprudence. Mais il appartient au juge d'apprécier la validité d'une telle clause en égard à l'essence même du contrat qui a lié les parties. Le principe est qu'une telle clause ne doit pas atteindre l'essentiel du contrat de transport de marchandises ni le vider de sa substance.

Le problème de la validité de ces clauses élisives ou limitatives de la responsabilité du transporteur de marchandises peut se transposer dans le cadre du transport de voyageurs. Il est pourtant établi que le transporteur ayant promis de conduire le voyageur sain et sauf à destination, tout dommage survenu pendant la période couverte par cette promesse de sécurité relève l'inexécution de l'obligation de sécurité et engage ipso facto la responsabilité du transporteur. C'est la force de cet engagement et sa résistance aux probabilités contraires qu'il s'agit ici de mesurer face aux clauses élisives ou limitatives de la responsabilité du transporteur.

II. Le problème de la validité de ces clauses dans le contrat de transport de personne face à l'obligation de sécurité

Les clauses élisives ou limitatives de responsabilité du transporteur de personnes tendraient à aboutir dans leur principe à libérer le transporteur de ses obligations et par conséquent à diminuer la sécurité des usagers du transport.

Les dispositions des articles 647 et 648 du COCC instaurent une prohibition absolue des clauses d'irresponsabilité en matière de transport de personnes. Seules demeurent admises les clauses d'irresponsabilité pour retard ou interruption dans le transport à condition que ces incidents n'aient pas pour origine une faute lourde de la part du transporteur.

Le législateur sénégalais contrairement au Droit français a voulu dans un souci de sécurité des usagers des moyens de transport public, entacher expressement des clauses d'une nullité d'ordre public. Le fait est simple, on ne peut pas négocier ni transiger sur l'intégrité physique d'une personne, rendre valides ces clauses serait priver l'obligation du de sécurité de toute sa substance.

En définitive il résulte de la combinaison des articles 646, 642, et 647 du COCC que l'exonération de la responsabilité du transporteur de personnes ne peut se faire qu'au moyen des trois causes d'exonération de droit commun, à savoir, la force majeure, le fait d'un tiers et la faute de la victime ayant un caractère de force majeure.

PART. IV. L'EXERCICE DE L'ACTION EN RESPONSABILITE ET SON EXTINCTION

L'exercice d'une action en responsabilité soulève toujours des difficultés, mais il en est de particulières lorsqu'elle est intentée contre un transporteur. En effet il s'agit de la détermination du tribunal compétent, des personnes pouvant agir contre le transporteur, de la question de la preuve à fournir, et aussi la détermination de la réparation en ce qui concerne son mode et son étendue. Enfin il y a aussi la fin de non recevoir de l'article 665 du COCC et le problème de la prescription de l'action prévue à l'article 668 du COCC, toutes deux y ayant pour résultat soit d'empêcher l'action en responsabilité d'être exercée soit de la faire disparaître. Aussi l'importance de l'action en responsabilité est elle grande pour la victime d'un dommage survenu dans le cadre de l'opération de transport. Il peut s'agir d'un dommage résultant du déplacement de marchandises dont l'exécution était confiée à un transporteur : il peut s'agir aussi d'un dommage résultant d'un préjudice subi par une personne physique lors d'un transport. Ceci nous amènera à distinguer l'exercice de l'action en responsabilité et son extinction aussi bien dans le cadre du transport de marchandises que dans le cadre du transport de personnes.

I. L'exercice de l'action

A. Dans le cadre du transport de marchandises.

Le régime de l'action en responsabilité est le régime de Droit commun sauf quelques régimes particuliers qui s'appliquent au transport ferroviaire interne.

a - Le Compétence

Comme nous l'avons précisé dans notre avant propos, nous étudierons que les règles de compétence en Droit interne pour les litiges survenus entre les parties au contrat de transport interne de marchandises. Ici nous distinguons deux règles de compétence : la compétence d'attribution et la compétence territoriale des juridictions qui peuvent connaître de ces litiges. En ce qui concerne la compétence d'attribution, la règle est le droit commun, à savoir ; si la valeur du litige ne dépasse pas 20 000F c'est la justice de paix qui est compétente ; si la valeur du litige se situe entre 20 000 et 80 000F, le tribunal d'instance est compétent en premier et dernier ressort ; au delà de 80 000F ce tribunal n'est compétent qu'en premier ressort.

En Droit interne, le tribunal compétent pour connaître des litiges survenus lors de l'exécution de l'opération de transport de marchandises est en principe celui dans le ressort duquel est situé le domicile habituel du défendeur. Mais en vertu du principe de la libéralisation de la règle de compétence en matière commerciale, et compte tenu du fait que le contrat de transport qui est réputé être de nature commerciale à l'égard du transporteur peut l'être aussi à l'égard des deux parties au contrat ; un choix sur la compétence territoriale du tribunal à saisir peut exister. En effet en vertu de l'article 35 du Code de Procédure civile, le demandeur à l'action en responsabilité a le choix en matière commerciale entre le tribunal du domicile du défendeur, ou le tribunal du lieu dans lequel la promesse de l'opération de transport a été faite, et la marchandise prise en charge par le transporteur, ou même le tribunal du ressort duquel le paiement du prix du transport doit être fait. Il est même admis par la jurisprudence que si le lieu du dommage est connu avec précision, dans le but d'une bonne administration de la justice, le demandeur à l'action en responsabilité a la possibilité de choisir le juge dans le ressort duquel le dommage a été causé.

Après avoir vu les règles de compétence, nous nous proposons de voir qui peut exercer une action en responsabilité contre le transporteur.

b - Le Droit d'action

La détermination des personnes ayant le droit d'agir en réparation des dommages survenus à l'occasion de l'exécution de l'opération de transport est un problème limité par deux considérations. D'une part du cas de dommage causé aux marchandises, tout créancier de l'obligation de résultat qui pèse sur le transporteur peut agir. En effet en vertu de l'article 653 infine du COCC, le destinataire, l'expéditeur ou même un tiers à l'opération de transport peut agir en responsabilité contre le transporteur, à la condition qu'il détienne le récépissé prévu au même article. D'autre part, il est admis que l'existence du contrat de transport de marchandises étant établi, seuls ceux qui y ont été parties peuvent s'en prévaloir pour agir en responsabilité contre le transporteur. En pratique il ne peut s'agir que de l'expéditeur du destinataire ou de leur mandataire détenteur d'un mandat expresse connu du transporteur ou de ses préposés et non contesté. Le destinataire qui a accepté le bénéfice de la destination de la marchandise peut aussi agir contre le transporteur au titre d'une stipulation pour autrui.

Dans l'action en responsabilité contre le transporteur il peut se poser des problèmes de preuve ; en effet pour que la responsabilité du transporteur soit mise en oeuvre, le demandeur à l'action doit prouver l'existence d'un contrat et l'inexécution d'une obligation dont le transporteur était débiteur dans le cadre du transport.

c - La preuve du contrat et de l'inexécution de l'obligation du transporteur

Le principe est la liberté de la preuve à l'égard des parties ; mais il ne faut pas mésestimer certains documents qui ont un rôle probatoire ; il s'agit de certains documents de transport tels que le récépissé, la lettre de voiture et l'expertise prévue à l'article 667 du COCC.

La preuve du contrat de transport de marchandises se fait par la présentation du récépissé par le demandeur à l'action. En effet aux termes de l'article 658 du COCC qui stipule que la remise de la marchandise est constatée par un récépissé délivré par le transporteur à l'expéditeur, il semble que la preuve du contrat ne peut se faire par un autre moyen que le récépissé. Il semble que cette disposition n'est pas d'ordre public et que le demandeur à l'action peut prouver le contrat existant entre lui et le transporteur par un autre moyen que la présentation d'un récépissé. Cette possibilité étant d'autant plus certaine et plus juste dans la mesure où les entreprises sénégalaises de transport de marchandises à cause de leur petite importance et parfois de l'inexistence de structures adaptées ne se vouent guère à ce formalisme.

En ce qui concerne la preuve de l'inexécution d'une obligation du transporteur, cela se transpose dans la pratique à la preuve du dommage causé lors de l'opération de transport. En cas de perte totale de la marchandise, il appartient au transporteur débiteur d'une obligation de résultat de prouver la livraison de la marchandise. En cas de manquant ou avarie subie par la marchandises lors du transport, la preuve du manquant ou de l'avarie se fait par le demandeur à l'action par les documents de transport ou de livraison et les réserves formulées lors de la livraison. Tout ceci montre l'importance des documents de transport, de livraison et des réserves, réglementés quant à leur principe par le législateur sénégalais, au niveau de la preuve. Leur production en cas de dommage conduit à une présomption de l'existence d'un contrat et de l'inexécution d'une obligation à la charge du transporteur, mais il faut tout de suite préciser qu'il ne s'agit ici que de présomptions simples bien qu'elles peuvent garder toute leur force et même lier le juge.

L'action en responsabilité peut être basée non pas un dommage tel que la perte, le manquant ou l'avarie mais sur d'autres éléments objectifs lors de la formation ou l'exécution du contrat de transport de marchandises. Ainsi la loi a organisé la procédure d'expertise à l'article 667 du COCC. Cet article prévoit le recours à l'expertise qui sera ordonnée par le juge de paix et non le juge des référés en cas d'incident quelconque survenu lors de la formation ou de l'exécution du contrat de transport de marchandise.

Les avis de l'expert commis sur la responsabilité ou sur l'origine du dommage ne lient point le juge ; toutefois ils peuvent être opposables aux parties si le rapport d'expertise est contradictoirement dressé.

d. étendue et mode de réparation.

Le régime de la réparation applicable lors de la formation ou de l'exécution d'un contrat de transport de marchandises est le régime de Droit commun. Il peut s'agir d'un dommage matériel ou moral ; en principe le demandeur à l'action en responsabilité peut réclamer la réparation de tout dommage résultant du déplacement de la marchandise. Par le principe même de l'unité du contrat de transport, la réparation doit être intégrale quel que soit le dommage résultant de l'inexécution d'une obligation dont le transporteur était débiteur. En dehors des clauses pénales qui fixent un montant forfaitaire prévu pour la réparation du dommage, il existe deux sortes d'évaluation du dommage : l'évaluation judiciaire et l'évaluation légale. En cas d'évaluation judiciaire le dommage est évalué au jour où la décision de justice est rendue ; Toutefois si la victime du dommage a procédé elle-même au remplacement de la chose, l'évaluation du dommage se fait alors au jour du déboursé par le demandeur à l'action en responsabilité. En Droit interne, il peut aussi exister une évaluation légale du dommage à réparer, c'est à dire qu'il peut exister des textes spéciaux pour urgence de transport donné qui fixent des plafonds de réparation mais en tout état de cause la réparation intégrale reste due par le transporteur en cas de faute lourde ou dol de la part de celui-ci.

cf. cass. chambres réunies 11-03-1960 D.60.277

En droit commun sénégalais, le mode de réparation est la réparation par équivalence en argent mais dans le cadre de la réparation des dommages causés par le transporteur il est aussi prévu la pratique du "laisser pour compte" si la marchandise n'a subi que des avaries ; ici le transporteur reconnu responsable répare intégralement par équivalence en argent le dommage causé à l'expédition mais garde par devers lui la marchandise avariée.

b. Dans le cadre du transport de personnes

La responsabilité du transporteur de personnes est dans son principe une responsabilité lourde de conséquences.

Elle est de nature contractuelle et met à la charge du transporteur tout dommage corporel subi du fait du transport ou à l'occasion de celui-ci pendant toute la durée de son exécution. Dès lors la question contre qui l'action en responsabilité peut être intentée nous paraît avoir sa réponse. En effet aucune difficulté ne s'est jamais posée en jurisprudence pour rendre le transporteur responsable des dommages causés à un des passagers par lui et même par ses employés que ces derniers aient agi ou non dans leurs attributions. Ainsi le transporteur doit répondre de la faute commise par son apprenti qui a laissé monter des voyageurs sur le toit d'un autocar, ce qui a provoqué la chute d'un de ces passagers. Reste le problème le plus délicat qui est de déterminer par qui l'action en responsabilité contre le transporteur peut être intentée ?

De l'action en responsabilité contre le transporteur de voyageurs, les règles^{de} compétence d'attribution sont celles de droit commun et en droit interne le juge compétent sera celui dans le ressort duquel le contrat a été formé. Mais il reste que le demandeur à l'action a le choix entre le juge du domicile du transporteur ou le juge du siège principal de son exploitation ou même le lieu de destination.

Le demandeur à l'action en responsabilité contre le transporteur peut être tout passager créancier de l'obligation de sécurité ou son ayant cause ; d'où la nécessité de passer en revue les différentes formes d'actions tant par la qualité de leurs auteurs que par leur forme qui peuvent être intentées contre le transporteur.

Les accidents corporels donnent naissance à des préjudices divers. On doit principalement distinguer suivant la gravité et les suites de l'accident : Si le voyageur n'est que blessé, il sera le principal demandeur à l'action en réparation, peut-être même sera-t-il le seul. Aussi fera-t-il valoir des dommages d'ordre matériel et moral. On peut aussi se poser la question sur l'action d'une mère ou d'une épouse pour la réparation du dommage d'ordre moral qui leur est strictement personnelle. Si la personne transportée est décédée, ceux qui souffrent de sa perte réclameront la réparation des frais que le décès leur a causés, des dommages d'ordre matériels qui résultent de la perte de celui qui subvenait à leurs besoins et des dommages d'ordre moral dus à la perte d'un être qui leur était cher.

Il peut même arriver que l'accident ou le décès du voyageur au cours de l'opération de transport ouvre droit à d'autres créances et ici il faut mesurer leur incidence sur le droit à réparation de la victime.

Lorsqu'un voyageur est blessé ou est arrivé en retard à destination et qu'il en est résulté un préjudice quelconque, lui seul peut agir contre le transporteur en réparation du préjudice subi. Mais il n'est pas de même si le voyageur décède lors de l'accident ou peu de temps après. Dans cette situation la relève de l'action en responsabilité est assurée par ses ayants causés. Il faut distinguer en règle générale 4 types d'actions selon que celui qui était créancier de l'obligation de sécurité est décédé au moment de l'accident ou bien après :

- le voyageur est décédé au moment de l'accident :

En cas d'accident mortel, le droit d'obtenir réparation s'ouvre au profit de tous ceux qui prétendent victimes du décès du voyageurs. En fait il s'agit de victime par ricochet en raison du préjudice affectif et matériel subi. Dans cette situation le demandeur à l'action doit prouver sa qualité et le fait que le défunt subvenait à ses besoins. Ces personnes qui disposent ainsi d'une action personnelle en tant que victimes du décès du voyageur peuvent aussi disposer d'une action en responsabilité délictuelle contre le transporteur, en prouvant une faute que ce dernier aurait commise et le lien de causalité entre cette faute et le décès du passager. Il faut noter aussi que les ayants cause de la victime disposent d'une troisième action contre le transporteur. Ici les ayants cause se servent à titre d'action directe de l'action en réparation qu'aurait la victime du dommage corporel contre le transporteur. Ainsi le droit d'obtenir réparation s'ouvre au profit du conjoint et des enfants de la victime en faveur de qui celle-ci a stipulé, sans qu'il ait été besoin de la faire expressement, dans la mesure de leur intérêt - Comment justifier cette solution du bénéfice de cette action alors que l'ayant cause n'a pas participé à la formation ni à l'exécution du contrat. Ceci a été pourtant admis par la jurisprudence. cf civ. 06-12-1932. Dalloz. 1933 . 1. 177. Requête 8.3. 1937 Sirey. 1937. 1. 241.

Si le principe de la stipulation pour autrui est admis même en droit sénégalais, à qui appartient donc cette action ? La Jurisprudence l'a déterminé en précisant que cette action appartient à toute personne liée à la victime par une obligation alimentaire.

cf. Civ. 15.2.1955. Dalloz. 1955. 519

On peut constater qu'il s'agit ici d'une construction juridique avantageuse pour le demandeur à l'action en réparation qui repose en fait sur une présomption d'affection. Cette jurisprudence est évidemment guidée par un souci fort louable de protéger les ayants cause des victimes d'accidents de transport, mais on peut dire qu'elle met le transporteur dans une situation difficile puisque non seulement ce dernier ignorera quelle pourra être l'étendue de sa responsabilité si un accident survient à un de ses passagers mais encore quels ayants cause pourront agir contre lui. Cette critique est très limitée dans la mesure où la stipulation pour autrui ne concerne que l'action des ayants cause sur le terrain contractuel alors qu'on sait que toute personne plus ou moins liée à la victime peut baser son action en réparation du préjudice subi sur terrain de la responsabilité délictuelle s'il détient un intérêt légitime, juridiquement protégé.

- Le passager blessé dans un accident est décédé par la suite : Il nous faut distinguer deux situations :

Si ce voyageur avait déjà intenté une action contre le transporteur avant son décès, cette action se transmet à ses héritiers qui peuvent l'exercer puisqu'ils l'ont trouvée dans le patrimoine du decujus. Mais si ce dernier n'avait pas encore intenté d'action, il semblerait que ses héritiers ne pourraient agir de ce chef qu'en réparation du dommage causé par le décès et non de celui causé par l'accident. Ainsi seule une action fondée sur le préjudice qu'ils ont subi du fait de ce décès leur serait ouverte. Mais semble que la jurisprudence a définitivement décidé, pour faciliter le recours des héritiers contre le transporteur, d'admettre que l'action en réparation est transmise aux héritiers si le decujus ne l'avait pas intentée de son vivant.

cf. Civ. 18.1.1943. Dalloz 1943 page 45.

Sirey. 1943 1 - 44

Quant à la réparation, elle doit suivre les règles de droit commun, elle se résume à l'allocation de dommages et intérêts. Pour ce qui est de la forme de la réparation, elle peut être sous la forme d'un versement d'un capital ou d'une rente. Pour ce qui est de son montant c'est le régime de Droit Commun prévu à l'article 134 du CCCC qui s'applique.

II. L'extinction de l'action en responsabilité contre le transporteur

En ce qui concerne le transport de marchandises, le code des obligations civiles et commerciales a prévu une forclusion qui joue en faveur du transporteur généralement défendeur dans l'action en responsabilité. Il est aussi prévu une prescription exorbitante du droit commun pouvant faire échec à la recevabilité des actions intentées contre le transporteur. Il faut signaler toutefois que cette prescription est différente de celle prévue dans le cadre des actions en responsabilité contre le transporteur de voyageurs.

A. La Fin de non recevoir de l'action en responsabilité contre le transporteur de marchandises .

Il faut signaler tout de suite que cette forme de forclusion diffère suivant qu'on se trouve sur le plan du droit interne sénégalais ou sur le plan du droit international. Nous n'étudierons la fin de non recevoir que sur le plan du droit interne.

L'article 665 du COCC qui prévoit la fin de non recevoir n'est qu'une reprise dans son essence de l'article 105 du Code de commerce Français. A la lecture de cet article, un seul moyen d'éviter la perte de son droit d'action en responsabilité semble être offert au destinataire : c'est la protestation motivée, notifiée au transporteur dans le délai de 5 jours à partir du jour de la livraison et par exploit d'huissier ou lettre recommandée.

a - Domaine et conditions d'application

La forclusion prévue par la fin de non recevoir ne s'applique qu'aux actions nées du contrat de transport exclusivement elle ne s'applique aussi qu'au cas où le dommage d'où résulterait cette action est dû à une perte totale ou partielle ou avarie sur la marchandise quelle qu'en soit la cause. Donc il est à signaler que la fin de non recevoir ne s'applique pas aux actions du transporteur contre ses clients ni ^{aux} actions dirigées contre le transporteur pour le retard accusé dans le déplacement de la marchandise.

Pour que la fin de non recevoir se heurte à l'action en responsabilité du destinataire, il faut une réception dans le sens de l'acceptation de la marchandise transportée par le destinataire ;

Il faut ensuite qu'un certain délai court à partir de la réception des dites marchandises. Ce délai est de 5 jours en cas d'avarie ou de perte partielle, 8 jours en cas de perte totale après l'expiration du délai de livraison. Si aucun délai n'est fixé, le destinataire doit mettre en demeure le transporteur et à partir de l'expiration du délai de mise en demeure, celui de la forclusion commence à couvrir. Enfin il existe deux autres conditions d'application de la fin de non recevoir qui sont d'une part l'absence de protestation motivée et d'autre part le fait que le transporteur n'ait commis aucune manoeuvre dolosive destinée à faire obstacle aux vérifications ou protestations de la part du destinataire dans les délais utiles. Il reste que la jurisprudence s'est penchée sur la validité des réserves portées dans les documents de livraison, elle admet en effet leur validité si les réserves ont été concomitantes à la réception et qu'elles soient acceptées par le transporteur ou ses préposés.

cf. Cass. commerciale 18-10-1949. Dalloz 1949. Page 567.

" " 6-2-1968. Dalloz page 529.

-b- Les effets de la fin de non recevoir

Si les conditions d'application de la fin de non recevoir sont remplies, la forclusion joue de son plein effet. Ainsi quelle que soit l'action en responsabilité, principale, incidente ou même préjudicielle, elle ne sera pas examinée au Fond. Cette forclusion légale joue dans l'intérêt du transporteur, mais rien n'interdit à ce dernier d'y renoncer une fois qu'elle est acquise. Bien que la forclusion ait principalement pour conséquence, l'extinction des actions des usagers contre le transporteur, elle peut aussi parfois avoir une incidence dans les rapports entre le destinataire et l'expéditeur : Ainsi en cas de vente entre ces deux derniers, le destinataire acquéreur peut être forclos dans son action contre le transporteur qui peut bien être l'auteur exclusif du dommage causé à la marchandise objet de la vente ; alors dans le souci d'être dédommagé, ce destinataire se retrouvera contre l'expéditeur qui est aussi son vendeur, mais ce dernier qui n'a commis aucune faute ne pourra s'en remettre par action récursoire au transporteur, car la forclusion a joué en sa faveur.

B. La prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur.

- a - Domaine d'application de la prescription annale de l'action en responsabilité contre le transporteur de marchandises

L'article 668 du COCC dispose que toutes les actions en responsabilité nées à l'occasion de la formation ou de l'exécution du contrat de transport sont prescrites dans un délai d'un an à compter du jour à où les marchandises ont été remises au destinataire ou du jour où elles auraient dû l'être. Cet article vise toutes les actions nées du contrat de transport qui doit être conçu ici du sens le plus large. Même les actions en paiement du prix ou en remboursement des frais par le transporteur y sont comprise. Mais en revanche, il a été précisé par la jurisprudence, que toutes les actions nées de l'exécution d'opération extérieures au contrat de transport ne sont pas concernées par la prescription annale.

cf. Cass. Commerciale 5.3.1957 - JCP 57. 10189

Il faut aussi retenir que la prescription de l'article 668 du COCC joue pleinement si les conditions sont remplies aussi bien pour toute action diligentée par une partie au contrat de transport, il peut alors s'agir de l'action de l'usager contre le transporteur ou vice versa.

Cette prescription très brève est fondée semble-t-il sur un souci d'ordre dans les rapports des parties au contrat de transport de marchandises. Mais la jurisprudence a considéré que, comme pour la prescription de droit commun, ce délai d'un an, peut être suspendu ou interrompu et même une fois que le délai de prescription annale atteint, la renonciation conventionnelle de cette prescription par les parties peut être valable ; alors le délai de prescription de droit commun est substitué à la prescription annale.

L'action en responsabilité prescrite suivant les dispositions de l'article 668 devient irrecevable. Cette prescription doit être soulevée "in limine litis".

b - La prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur de passagers.

Contrairement à ce qui existe en matière de transport de marchandises, aucune fin de non recevoir n'est prévue en ce qui concerne

L'action en réparation du dommage subi par un voyageur. En dehors d'une renonciation de la victime à son action en responsabilité, ou d'une transaction avec l'assurance, la seule cause d'extinction de l'action est la prescription de Droit Commun. Toutefois le délai de prescription de l'action en réparation peut être ramené à 3 ans si l'enexécution du contrat de transport constitue une infraction pénale et que l'action en réparation est jointe à l'action pénale devant le juge repressif. Ceci découle de la théorie de la solidarité de prescription de l'action en réparation et de l'action pénale. Dans tous les autres cas, si l'action civile est disjointe de l'action pénale par exemple en cas de dommage causé à la personne du voyageur, l'action en réparation se prescrit sur dix ans. Donc au niveau du juge civil, s'il est régulièrement saisi des litiges survenus lors de la formation ou de l'exécution du contrat de transport de personnes, le délai de prescription des actions en responsabilité est de 10 ans. Cette prescription peut être opposée en tout état de cause par toute personne y ayant intérêt. Son effet est de rendre l'action irrecevable ; Elle doit être soulevée " in limine litis " par la partie la plus diligente.

C O N C L U S I O N

Le législateur sénégalais a emprunté au droit positif français les solutions constantes élaborées par la jurisprudence en ce qui concerne les obligations du transporteur et a su trancher sans ambiguïté les discussions relatives aux clauses d'irresponsabilité en même temps qu'il apporte de notables précisions en ce qui concerne l'obligation de sécurité qui régit le contrat de transport de personnes.

En ce qui concerne le transport de marchandises, il est instauré dans le code des obligations à l'article 661 des règles classiques de la présomption légale de responsabilité à la charge du transporteur. Mais contrairement au législateur français, les règles édictées dans notre COCC ont soigneusement précisé les causes permettant au transporteur de marchandises de s'exonérer de sa responsabilité. Par ailleurs ces règles mettent l'accent sur la présomption de responsabilité pesant sur le transporteur de marchandises en lui imposant la charge de la preuve.

En ce qui concerne le transport de voyageur, l'article 645 du COCC, en instituant l'obligation de sécurité, s'est directement inspiré de la jurisprudence de la cour de Cassation. En simulant que tout transporteur est tenu de conduire le voyageur sain et sauf à destination, l'article 645 ne fait que reprendre la formule maintes fois utilisées par la chambre civile de la cour de cassation. Et désormais cette obligation contractuelle devient une obligation de résultat.

Le législateur sénégalais en précisant le point de départ de l'obligation de sécurité, a fait oeuvre utile dans la mesure où celui-ci ne coïncide pas toujours avec la conclusion du contrat de transport qui reste un contrat consensuel. Mais remarquons seulement qu'une source de difficulté pour le juge subsiste dans la mesure où au Sénégal les installations destinées au transport sont de nature diverses, on peut penser tout de suite aux gares routières !

./.

BIBLIOGRAPHIE

I - Ouvrages généraux et anciens

- Escarra et Rault (par Hemard) : Traité théorique et pratique de Droit Commercial.
- Escarra : Droit commercial T.2
- Jossierand : Les transports 2ème édition 1926.
- Duverdy : Traité du contrat de transport par terre en général.

II. - Ouvrage spéciaux

- Rodière R. - Droit des transport (4 volumes)
 - Le transport des personnes dans la Jurisprudence.
- Scapel Paul : Traité théorique et pratique sur les transports par terre eau, air, fer . Paris L.G.C.5. 1958
- Chauveau P. : la responsabilité des transporteur Mélanges G. Ripert.

III. - Articles et chroniques

- Rodière : le régime légale de l'obligation de sécurité due par les transporteurs à leur voyageurs
J C P 1952. 1 - 997.
- H. Lalou - Contrat comportant pour 'une des parties de l'obligation de rendre le contractant "sain et sauf" D H. 1931. 374
- R. Decottignier : Réflexion sur le projet de code sénégalais des obligations. A.A. 1962
- G. Blancher : Les transports terrestres au Sénégal 1964.
- Camboulives : La modernisation du contrat de transport terrestre au Sénégal . A. A. 1967.
- Jossierand : les personnes humaines dans le commerce juridique
DH. 1932.1
- Essain : Transporteurs, veuillez sur nous. D. 1962. 1
- Rodière : La fin de non recevoir JCP 1951. 1. 896

