

UNIVERSITÉ DE DSCHANG

THE UNIVERSITY OF DSCHANG

\*\*\*\*\*

ÉCOLE DOCTORALE

\*\*\*\*\*

POST-GRADUATE SCHOOL

\*\*\*\*\*

UFD de Droit et Sciences  
Politiques



\*\*\*\*\*

TRU of Law and Political Sciences

**LE DESTINATAIRE DANS LE CONTRAT DE  
TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER**

Thèse de Doctorat / Ph.D en droit privé présentée et soutenue publiquement

*PAR*

**KAGOU KENNA Patrice Hubert**

*DEA en droit communautaire et comparé CEMAC*

*SOUS LA DIRECTION DE*

**Professeur KALIEU ELONGO Yvette Rachel**

Agrégée des Facultés de Droit

Maître de Conférences à la

Faculté des Sciences Juridiques et Politiques de l'Université de DSCHANG

Novembre 2013

## RÉSUMÉ

Le contrat de transport de marchandises par mer se forme entre le chargeur et le transporteur, généralement en l'absence du destinataire qui est pourtant la raison d'être du contrat. Longtemps ignoré dans la réglementation du transport, le destinataire voit ses droits revalorisés au gré des reformes des textes internationaux et communautaires qui encadrent le transport maritime de marchandises. Cependant, il est une partie au contrat de transport bien que l'unanimité ne soit pas faite sur le fondement en vertu duquel il adhère au contrat. En dissociant le processus de formation du contenu du contrat, nous constatons que le destinataire adhère au contrat par l'acceptation d'une offre conjointe qui lui est adressée par le transporteur et le chargeur.

Toutefois, en ce qui concerne le contenu du contrat de transport, il est plus statutaire que consensuel. À cet effet, la loi, la jurisprudence et la pratique ont forgé un régime statutaire des clauses auxquels adhère le destinataire. C'est ainsi qu'on distingue les clauses interdites, les clauses directement opposables et les clauses qui ont un statut discuté, à l'exemple des clauses de compétence. En raison de l'ambivalence des intérêts en jeu, de la disparité des solutions jurisprudentielles, le régime de leur opposabilité au destinataire n'est pas encore uniformisé. Tantôt les intérêts des destinataires sont pris en compte, ce qui entraîne une hostilité à l'égard desdites clauses, tantôt les intérêts des transporteurs et du commerce international sont pris en compte et, dans ce cas, les clauses sont tolérées. Nous proposons une opposabilité contrôlée des clauses de compétence pour concilier les intérêts en présence.

En plus, l'intervention de la loi qui uniformise les conditions de mise en œuvre de la responsabilité du transporteur semble ôter tout intérêt à la qualité de partie au contrat du destinataire, puisque le fondement de la responsabilité du transporteur, la limitation de la réparation, la prescription et l'obligation de formulation des réserves s'imposent à toute personne qui intente une action contre le transporteur, que ce soit sur la base contractuelle ou extra contractuelle. Néanmoins, il est certain que la qualité de partie permet au transporteur d'avoir une plus grande certitude dans l'exécution du contrat par le destinataire, tout comme elle permet au destinataire de renforcer sa maîtrise du contrat. Cette maîtrise est limitée, puisque l'opération de transport se greffe généralement à un contrat de vente internationale qui en constitue la base. Les droits du destinataire peuvent être fortement encadrés par le contrat de base.

## MOTS CLÉS

Contrat de transport, destinataire, transporteur, chargeur, adhésion, connaissance, offre et acceptation, clauses du contrat de transport, livraison, cas exceptés, limitation de la réparation, prescription, réserves à la livraison, fret, droit de contrôle.