

INTRODUCTION

Notions générales :

« Nul n'est jamais aussi bien servi que par soi même ». Cet adage très connu et très usité¹ trouve son fondement dans la différence qui existe entre le soin qu'apporte un propriétaire ou un maître d'ouvrage ou le titulaire d'un droit et celui qu'apporte une tierce personne dans la passation d'un acte, l'exécution de travaux d'entretien ou de construction, ou l'exercice d'un droit. En effet, c'est toujours l'individu au nom de qui ou pour le compte de qui un acte a été passé qui va en supporter les conséquences, et il a donc intérêt à le faire lui-même.

Pourtant, la compétence, les moyens, la disponibilité et aussi la volonté de faire peuvent manquer à la personne concernée et l'obligent à s'adresser à autrui, notamment à un professionnel.

Par exemple, pour nous représenter devant le tribunal, nous nous adressons à un avocat ; en cas de maladie, nous consultons un médecin ; pour les travaux de construction ou d'entretien, on s'adresse à un architecte ; pour nous déplacer ou pour déplacer nos biens, on requiert le service d'un transporteur, etc.

On peut classer ces différents professionnels en deux catégories : Il s'agit généralement d'un mandataire, lorsque l'acte à accomplir est un acte juridique, et d'un entrepreneur lorsqu'il s'agit d'un acte matériel :

- Le mandat, dit-on, offre le don d'ubiquité. Il permet à un individu d'être omniprésent par l'effet de la représentation. Le mandant charge un mandataire de passer des actes à son nom et pour son compte. Les effets de l'acte conclu par le mandataire seront donc supportés par le mandant, et on voit bien ici que le mandat est une exception au principe de l'effet relatif des contrats qui préconise que seul celui qui s'oblige est tenu par le contrat ;

¹ Pierre du Bois, Président des Rencontres Suisses Treffpunkt Schweiz (1996-2001)
Source : http://www.swissdebate.ch/Medias/publications/Introduction_annuaire_2001.pdf

- Quant à l'entrepreneur, il agit pour le compte de son cocontractant en toute indépendance ;

Nous allons étudier particulièrement le transporteur, qui est un entrepreneur et le transitaire qui est un mandataire.

Historique :

- A Madagascar, la réglementation des relations entre un individu et un mandataire professionnel ou un transporteur date de l'époque royale, et le Code des 305 articles de la Reine Ranavalona II² en parle notamment dans ses articles 151, 152 et 259.

L'art. 259 du Code prévoit l'intervention d'un délégué envoyé par les magistrats pour prendre connaissance des arguments à opposer à la partie adverse en cas d'empêchement d'une partie. Le délégué est bien ici un mandataire des magistrats qui agit en leur nom et pour leur compte.

En ce qui concerne le transporteur, l'art. 152 dispose que : « Si des hommes libres ou des esclaves s'engagent à la solde d'un particulier, soit pour le transporter dans une localité soit pour y transporter des objets quelconques et qu'ils ne tiennent pas leurs engagements, alors qu'ils n'en auront été empêchés par la maladie, ils seront mis en prison pendant un mois et perdront leur salaire ; s'ils perdent les objets dont ils étaient porteurs, ils seront mis aux fers pendant deux ans. Au cas où ces mêmes engagés s'étant exactement acquittés de leurs tâches, vous profiteriez de ce que les objets transportés sont sur le point d'arriver ou de ce que l'expiration du contrat ou l'achèvement de la tâche pour laquelle ils sont engagés est proche, pour leur rechercher querelle dans le but de ne pas les payer, ils conservent leurs droits au paiement des journées pendant lesquelles ils auront travaillé ».

Et aux termes de l'art. 151 du même Code : « Si des personnes conduisent des voitures, montent des chevaux ou les mènent par la bride ou se font porter au galop en

²Promulgué le 29 mars 1881 par la Reine Ranavalona II, Eugène Thébaud, *Code des 305 articles*, traduction Julien

filanjana et que, pressant leur allure, elles causent des accidents de personne, elles seront punies d'une amende d'un bœuf et d'une piastre ou mises en prison à raison d'un *sikajy* par jour jusqu'à concurrence du montant de cette amende, si elles n'ont pu la payer. Si ce sont les porteurs du *filanjana* qui, se refusant à modérer leur marche, causent en galopant des accidents, ils seront mis en prison pendant huit jours. Toutefois, s'il y a eu avertissement et que le passant ne se soit pas garé, il n'y aura pas délit, le passant eût-il été blessé ».

On constate donc déjà, dans le Code, la gravité de la responsabilité qui pèse sur le transporteur. L'art. 152 met en évidence la responsabilité pour inexécution ou pour retard du transporteur tandis que l'art. 151 prévoit sa responsabilité civile en cas d'accident ; et cette gravité est encore consacrée par le droit positif, que ce soit en matière de transport terrestre, maritime ou aérien.

- Actuellement, en droit malagasy, le mandat est réglé par les art. 132 et suivants de la Loi sur la Théorie Générale des Obligations.³, tandis que les contrats de transport sont respectivement prévus par le C. com.⁴ pour le transport terrestre et le Code maritime⁵ pour le transport maritime.

La L.T.G.O. a consacré quinze articles⁶ au mandat dans la section intitulée « effets des contrats » tandis que le C. civ. en a consacré un titre entier⁷ composé de vingt six articles.

Une remarque s'impose : selon les auteurs malagasy, « Le titre XIII du livre III du C. civ. français renferme des art. 1984 à 2010 consacrés au « mandat ». Ces dispositions sont implicitement abrogées par les art. 132 à 147 de la Théorie Générale des Obligations « de la représentation »⁸. Certaines dispositions du C.civ. concernant le mandat ont donc été abrogées par la Théorie Générale des Obligations, notamment celles prévoyant le

³ Loi n°66-003 du 2 juillet 1966, relative à la Théorie Générale des Obligations (J.O. n°487 du 9-7-66 p. 1529)

⁴ art 101 et suivants

⁵ Loi 99-028 du 3 février 2000, J.O. du 8 février 2000

⁶ art. 132 à 147

⁷ Titre XIII du livre III

⁸ *Droit commercial*, Ministère de la Justice, mis à jour au 15 mars 1999, compilation réalisée par le cabinet ECR, édition avril 1999, p. 33

mandat salarié. La justification à cette abrogation a été donnée par l'ancien Ministre de la Justice IMBIKI Anaclet : « ... De nombreuses dispositions sont implicitement abrogées du fait de leur contradiction avec les principes posés par le législateur en matière notamment de droit de la famille et du droit des obligations mais aussi du fait des changements apportés par la nouvelle organisation judiciaire »⁹. Mais une étude comparative des deux législations s'avère nécessaire pour comprendre le fonctionnement du mandat. D'ailleurs, le mandat salarié n'est-il pas la forme la plus connue et la plus usitée du mandat de nos jours ? Le transit, qui est une entreprise issue de la professionnalisation du mandat en est un exemple concret.

L'article 132 alinéa 1 de la L.T.G.O. donne une définition du mandat : « La représentation est le fait, par une personne nommée *représentant*, d'agir dans la passation d'un acte juridique, au nom et pour le compte d'une autre personne nommée *représentée*, dans des conditions telles que les effets de l'acte se réalisent directement dans la personne du représenté. »

Cet article a le mérite d'avoir bien défini l'objet du mandat qui est d'accomplir un acte juridique, contrairement à l'article 1984 du C.civ. français de 1804 qui définit le mandat comme un acte par lequel une personne donne à une autre le pouvoir de faire « quelque chose » pour le mandant et en son nom. Evidemment, l'expression « quelque chose » peut prêter à confusion. L'objet du mandat peut donc être, apparemment, un acte juridique ou un acte matériel et il sera difficile de faire la distinction entre le contrat de mandat et le contrat de travail ou le contrat d'entreprise ; mais la Jurisprudence française est venue résoudre le problème en posant comme principe que le mandataire accomplit des actes juridiques au nom et pour le compte du mandant et que l'entrepreneur accomplit des actes matériels en toute indépendance sans aucun pouvoir de représentation¹⁰

En revanche, l'article 132 n'explicite pas le fait qu'il faut que le mandant donne un pouvoir au mandataire pour que celui-ci puisse le représenter. Ce qui, à première vue,

⁹ Préface, *Droit commercial*, Ministère de la Justice, mis à jour au 15 mars 1999, compilation réalisée par le cabinet ECR, édition avril 1999

¹⁰ Civ., 1^{ère}, 19 février 1968, Dame Montigaud C. Epoux Etchebarne, *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, Henri Capitant, 10^e édition (1994), n°186

peut engendrer la confusion entre le mandat et la gestion d'affaires¹¹. Ce n'est que dans les art. 136 et 138 que la L.T.G.O. parle du pouvoir.

En outre, le législateur malagasy n'a pas hésité à utiliser le terme « représentation » pour désigner le mandat. Cela a pour conséquence d'ignorer l'existence des représentations sans mandat qui n'ont pas d'origine conventionnelle, comme dans le mandat légal ou judiciaire¹², et les mandats sans représentation comme la commission. La représentation n'est donc parfaite que dans le mandat conventionnel qui occupe néanmoins la place la plus importante dans la vie juridique.

De la professionnalisation du mandat ainsi étudié est né le transit. « Le transitaire intervient comme mandataire des ayants droit à la marchandise »¹³. Il représente donc son client dans la liaison entre deux transports, par exemple : il reçoit la marchandise des mains du transporteur maritime et la remet au transporteur routier ; et en exécutant sa mission, le transitaire ne fait que suivre les ordres de son mandant.

Naissance de la commission de transport :

Mais l'évolution et le développement du commerce ont engendré la multiplication des activités et donc des professionnels. En France, au début du 19^e siècle, une autre catégorie de contrat est née : c'est la commission. Et contrairement au mandataire qui agit au nom et pour le compte du mandant, le commissionnaire agit pour le compte de son commettant mais en son nom personnel. Ce contrat de commission est prévu par les art. 94 et suivants du C. com. français de 1807 et de la professionnalisation de la commission est née la commission de transport.

En effet, pour des raisons commerciales, les grandes ou moyennes entreprises de transport françaises proposent à leurs clients d'organiser tout le transport et d'endosser les responsabilités découlant de leur choix, en ce sens qu'elles endossent les responsabilités des intermédiaires et transporteurs auxquels elles ont adressé la marchandise. C'est donc

¹¹ art. 244 et s. de la L.T.G.O.

¹² Par exemple, en matière de régimes matrimoniaux, la représentation de l'un des époux par l'autre, art. 29 de la loi n°67-030 du 18 décembre 1967

¹³ art.10.6.01 du Code maritime

le commissionnaire de transport, devenu le seul cocontractant de ses clients, qui va endosser les lourdes responsabilités du transporteur.

Droit comparé :

Il faut remarquer que le commissionnaire de transport français a un statut différent de celui de ses homologues européens car ni le *spediteur* allemand ni le *forwarding agent* anglais ne garantissent les faits de leurs suivants, et le régime de leur profession se rapproche plutôt de celui des transitaires, même si leurs activités sont celles du commissionnaire de transport. Et ce statut particulier du commissionnaire de transport a obligé le législateur français à réglementer¹⁴ minutieusement la profession de commissionnaire de transport pour le distinguer des autres intervenants. A signaler que, même si le commissionnaire de transport intervient surtout en matière de transport international, les conventions internationales, comme la convention de Bruxelles¹⁵ et la convention de Varsovie¹⁶, ne sont pas applicables en matière de commission de transport qui reste soumise au droit national de chaque pays, et en cas de conflit, à la loi que les parties ont élue.

La confusion des professions auxiliaires de transport à Madagascar :

Les dispositions du C. com. français sur la commission et la commission de transport ont été reprises par le C. com. malagasy. Pourtant, à Madagascar, la profession de commissionnaire de transport ne fait l'objet d'aucune réglementation. La reprise des textes français n'a pas été suivie par l'adoption d'un décret d'application réglementant cette profession et adapté à la situation qui existe à Madagascar. En outre, les dispositions des textes existants sont à l'origine d'une confusion au niveau des intermédiaires auxiliaires de transport. D'où il importe de consacrer une partie entière au transitaire et une autre partie aux autres auxiliaires, notamment le commissionnaire de transport.

¹⁴ Décret n°61-679 du 30 juin 1961

¹⁵ du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979 ; convention ratifiée par Madagascar en 1965

¹⁶ du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international amendée par le protocole de La Haye le 28 septembre 1955 ; convention ratifiée par Madagascar le 17 août 1962

PREMIÈRE PARTIE :

LE TRANSITAIRE, UN AGENT DE
LIAISON ENTRE DEUX
TRANSPORTS

Rapport-Gratuit.com

Le transitaire est un mandataire professionnel. C'est communément admis vu la mission de représentation qu'il est appelé à accomplir. Le nouveau code maritime malagasy de 2000¹⁷, dans son article 10.6.01 a d'ailleurs défini le transitaire comme étant « un mandataire des ayants droit à la marchandise », et on verra que son mandat ne dépasse pas un cadre géographique déterminé¹⁸, d'où sa qualification d'agent de liaison. Il est donc important d'analyser dans quelle mesure le transit est un aspect de la professionnalisation du mandat avant d'étudier la réglementation de cette profession à Madagascar.

¹⁷ Loi 99-028 du 3 février 2000, JO du 8 février 2000

¹⁸ cf première partie, Chap. I, section 2

Chapitre I :

Le transit, une figure de professionnalisation du mandat

On a vu que le mandat, en droit malagasy, est prévu par la L. T. G. O. dans ses articles 132 et suivants ; mais comme le mandataire salarié n'est pas prévu par ce texte, alors que le transitaire en est un exemple concret, une étude simultanée du droit malagasy et du droit français s'avère nécessaire en matière de transit.

Section 1 : Le droit commun du mandat appliqué au transit :

Pour l'étude du droit commun du mandat appliqué au transit, on peut établir un ordre chronologique qui relate l'exécution du contrat et les périodes qui précèdent et succèdent à cette exécution.

Paragraphe 1 : La formation du contrat de transit :

Le mandat est un contrat basé sur la confiance et dans lequel l'intuitus personae prédomine. Ce contrat met principalement en relation deux parties, le mandant et le mandataire, bien qu'il s'inscrit dans la catégorie des contrats tripartites en raison de la présence d'un tiers avec qui le mandataire va traiter. En effet, on observe deux étapes dans l'opération de mandat : le mandat proprement dit dans lequel le mandant donne pouvoir au mandataire de le représenter, et l'exécution du mandat qui oblige le mandant d'accomplir l'obligation prévue dans le contrat de mandat envers le tiers.

En faisant le parallèle entre le contrat de mandat et celui du transit, qui est d'ailleurs un fruit de la professionnalisation du mandat, on peut dire que le mandant, dans le contrat de transit, est le client et le transitaire est le mandataire ; le tiers est donc ceux avec qui le transitaire va traiter, c'est-à-dire le transporteur, la douane...

A- Les parties au contrat :

C'est le mandant qui donne le pouvoir et le mandataire à qui il donne ce pouvoir.

1- Le mandant : le client du transitaire :

Le mandant peut être une personne physique ou une personne morale comme une société, une association... A l'export, c'est l'expéditeur qui charge le transitaire à conclure le contrat de transport pour acheminer la marchandise jusqu'au bureau de douane où il va accomplir toutes les formalités nécessaires pour la bonne expédition. A l'import, c'est le destinataire qui sollicite l'intervention du transitaire pour accomplir les formalités douanières et la livraison de la marchandise à son domicile.

Le client donne donc pouvoir au transitaire de faire des actes juridiques à son nom et pour son compte. Ce pouvoir a le caractère d'un ordre. Il faut distinguer cet ordre du conseil ou de la recommandation car, contrairement à celui qui reçoit un conseil ou une recommandation, le transitaire a un certain pouvoir d'initiative qui lui permet d'agir au mieux des intérêts du mandant sans pour autant outrepasser le pouvoir qu'on lui a donné.

L'acte que le mandataire passe en vertu du pouvoir qu'on lui a accordé engage uniquement le mandant car cet acte a été passé au nom et pour le compte de ce dernier, d'où le problème de la capacité du mandant.

La capacité du client :

Normalement, le client du transitaire doit être capable car les effets des actes accomplis par ce dernier vont engager uniquement son client. En outre, le client donneur d'ordre doit être propriétaire des marchandises qu'il fait expédier ou qu'il charge au transitaire de recevoir car le vol ou le stellionat, qui suppose la vente d'une marchandise appartenant à autrui, sont réprimés pénalement.

2- Le mandataire : le transitaire :

C'est celui à qui le client donne le pouvoir d'agir. Il est donc le représentant du client. Le transitaire est, la plupart du temps, une personne morale qui agit par l'intermédiaire de ses employés ; par exemple, pour effectuer les formalités douanières, c'est le déclarant en douane qui intervient. Et comme le transitaire est un mandataire salarié, il est spécialisé dans la passation d'actes juridiques nécessités par la liaison entre deux transports combinés ou deux transports mixtes, et ses obligations sont donc appréciées plus sévèrement que celles du mandataire ordinaire ou occasionnel.

La capacité du transitaire :

Lorsqu'il s'agit d'une personne physique, la capacité du mandataire, et donc du transitaire, est exigée en vertu de l'art. 134 de la L.T.G.O. C'est la capacité de représenter autrui, c'est à dire la majorité ou l'émancipation. Il faut aussi respecter la réglementation

des transitaires pour pouvoir agir, c'est-à-dire être titulaire de l'agrément exigé par le Code des douanes.

Par contre, en droit français, selon l'art. 1990 du C. civ., un mineur non émancipé peut être choisi pour mandataire. Cet article s'explique par le fait que c'est le mandant et non le mandataire qui va être engagé et que le mandant ne peut se retourner contre lui que d'après les règles générales relatives aux mineurs. Ici, on conçoit la volonté du législateur français de protéger l'acte conclu par le mandataire, mais le bien-fondé de cet art. est contrecarré par le caractère professionnel du transit car le transitaire est un mandataire professionnel.

L'incapacité spéciale du transitaire :

D'après l'art. 142 de la L.T.G.O. : « Sauf autorisation expresse, le représentant ne peut, en agissant pour le représenté, stipuler pour son compte personnel ou pour le compte d'une *autre* personne qu'il représente. » Le représentant doit agir dans l'intérêt du mandant. Il ne peut pas se porter contrepartiste, c'est à dire agir dans son propre intérêt. Par exemple, si le mandataire est chargé de vendre, il ne peut pas se présenter comme acquéreur¹⁹.

L'interdiction de la contrepartie est édictée pour éviter l'abus du mandataire qui, dans l'exemple précédent, connaissant la personne du mandant et la valeur du bien, pourrait en profiter pour l'acquérir à vil prix et l'opération ne sera plus passée dans l'intérêt du mandant mais dans son propre intérêt.

Mais comme l'interdiction de la contrepartie est prévue dans l'intérêt du mandant, il est le seul à pouvoir agir en nullité de l'acte illicite.

Cette obligation pour le mandataire d'agir dans l'intérêt du seul mandant n'est pas d'ordre public et se trouve contrecarrée par l'existence du mandat d'intérêt commun. C'est une création jurisprudentielle motivée par le souci de protéger le mandataire et dont l'importance réside dans l'irrévocabilité du mandat.

¹⁹ Art. 1596 du C. civ.

A noter aussi l'existence du mandat double dans lequel le mandataire représente les intérêts contradictoires de deux parties engagées dans la même opération²⁰.

Il faut remarquer qu'en matière de transit, la contrepartie pourrait se présenter comme l'indication, par le transitaire, de sa propre adresse sur le document de transport et de détourner la marchandise. Il y a donc ici abus de pouvoir qu'on puisse assimiler à la contrepartie.

Le consentement du transitaire :

La combinaison de l'article 133 de la L.T.G.O. et de l'article 1984 al. 2 du C. civ. implique la nécessité du consentement du mandataire. Mais en ce qui concerne la forme de ce consentement, tandis que la L.T.G.O. exige, dans son article 135, la rédaction d'un écrit pour la formation du contrat de mandat et donc pour le consentement, le C. civ. dispose : « L'acceptation du mandat peut n'être que tacite et résulter de l'exécution qui lui a été donnée par le mandataire », art. 1985 al. 2, c'est à dire que la passation de l'acte juridique objet par le mandataire fait présumer l'acceptation de celui-ci.

Pourtant, dans la pratique, certains transitaires avouent agir d'après un ordre verbal émanant de leurs clients.

La substitution de transitaire :

Conformément au droit commun du mandat, art. 141 de la L. T. G. O. , il est permis au transitaire de se substituer un confrère. Seulement, celui-ci sera capable et solvable, sinon le transitaire originaire doit répondre de son mauvais choix.

B : L'objet du contrat :

C'est la représentation de l'ayant droit à la marchandise dans la conclusion des actes juridiques nécessaires avant ou après le transport principal ou entre deux transports successifs.

²⁰ Cour de Cassation (Ch. Com.), 8 décembre 1998, Navire « CMB Ebony », *DMF*, n°590, observations Philippe DELEBECQUE

Les obligations du transitaire dépendent de l'ordre que lui donne son mandant :

1- Le transitaire peut être chargé de recevoir des marchandises des mains du premier transporteur, et pour cela, il peut être amené à payer le prix du transport selon les ordres du mandant ;

2- Entre le moment où il reçoit la marchandise du premier transporteur et le moment où il la remet au second, le transitaire doit prendre toutes mesures nécessaires pour en assurer la conservation ;

3- A l'export, le transitaire doit procéder avec soin à l'expédition de la marchandise ou à sa réexpédition si elle a été reçue d'un premier transporteur.

A la réception ou à l'expédition, le transitaire peut être chargé du dédouanement ; dans ce cas, il agit en tant que commissionnaire en douane et doit observer la réglementation prévue pour cette profession, notamment la possession d'un agrément²¹.

Le transitaire peut aussi s'occuper lui-même du transport de la marchandise, pourvu que cet acte matériel soit accessoire à son obligation principale qui est l'accomplissement d'actes juridiques au nom et pour le compte du donneur d'ordre. Cette obligation de transporter se manifeste surtout à la livraison d'une marchandise dont le transitaire s'est préalablement occupé du dédouanement.

Mais l'exécution de ces actes doit obéir au droit commun des contrats :

1- Application du droit commun :

Les art. 88 à 90 de la L.T.G.O. trouvent ici application : L'objet doit être déterminé et déterminable, il doit être possible, dans le commerce et ne doit pas être contraire aux bonnes mœurs et à l'ordre public.

²¹ art.69 du Code des douanes (Ordonnance n°60-084 portant refonte et codification de la législation et de la réglementation douanière)

En matière de transit, puisqu'il y a des marchandises dont l'entrée ou la sortie du territoire malagasy est interdite, la passation d'un contrat ayant pour objet le transport de ces marchandises est aussi interdite ;

A part ces exigences du droit commun, on doit aussi se conformer au droit spécial du mandat.

2- Un acte général ou un acte spécial :

L'objet du mandat peut être un acte général ou un acte spécial, art. 140 al. 1 de la L.T.G.O., et l'al. 2 prévoit que «le pouvoir général confère le droit de faire des actes conservatoires et des actes d'administration mais non des actes de disposition. » Or, le mandat est spécial, lorsqu'il concerne une affaire ou certaines affaires seulement, et général lorsqu'il concerne toutes les affaires du mandant.

La L.T.G.O. a donc fait la confusion entre le mandat général et le mandat conçu en termes généraux prévu par l'art. 1988 al. 1 du C. civ. Le mandat est conçu en termes généraux lorsque son étendue n'est pas limitée restrictivement par le mandant ; non pas que la volonté de celui-ci serait obscure, mais qu'elle peut être comprise facilement. C'est ce mandat conçu en termes généraux qui est prévu par l'art. 140 al. 2 de la L.T.G.O. et non le mandat général. Les actes de propriété tels que la vente et l'hypothèque doivent faire l'objet d'un mandat exprès par opposition au mandat conçu en termes généraux.

A notre avis, le transitaire accomplit un mandat spécial qui concerne l'accomplissement de certains actes juridiques que lui confie son donneur d'ordre.

3- La limite du pouvoir :

Enfin, le mandataire doit agir dans les limites de son pouvoir dont l'étendue est fixée par le mandant. Pour cela :

-Il ne doit pas agir sans pouvoir,

-Il ne doit pas dépasser son pouvoir,

-Le mandataire ne doit pas détourner le pouvoir qu'on lui a donné.

Mais quelle forme l'acte par lequel le mandant donne pouvoir d'agir au mandataire doit-il revêtir ?

C : La forme du contrat de transit :

L'écrit est exigé :

Quant à la forme du contrat, on note un décalage entre la théorie et la pratique car, aux termes de l'art. 135 de la L.T.G.O. : « La représentation conventionnelle doit faire l'objet d'un écrit ». Cet écrit appelé « ordre de transit » est constitué, soit par un formulaire que le client doit retirer auprès de l'agence du transitaire et remplir, soit par une lettre imprimée ou manuscrite que le client adresse au transitaire.

Pourtant, dans la pratique, certains transitaires avouent agir selon un ordre verbal de leurs clients lorsqu'il s'agit de clients ordinaires. Ce qui peut engendrer un problème de preuve ; heureusement, l'existence du contrat peut toujours être prouvée par la correspondance entre les parties qui constitue donc un commencement de preuve par écrit.

D : La preuve du contrat :

Quant à la preuve, le droit commun des contrats s'applique. Ainsi, « la preuve testimoniale n'est pas recevable, en matière d'obligation contractuelle si la valeur de l'objet principal de l'obligation excède 10.000 francs », article 292 de la L.T.G.O.. Cependant, le recours à cet article est inutile car selon l'art. 135, l'écrit est exigé à titre de solennité et non à titre de preuve concernant le mandat. Les parties doivent donc toujours rédiger un écrit, quelle que soit la valeur de l'objet, pour que le mandat soit valable et la preuve sera ainsi facile à fournir.

En droit français, comme l'art. 1985 du C. civ. prévoit que le mandat peut être donné verbalement, mais que la preuve testimoniale n'en est reçue que conformément au titre des contrats et des obligations en général, l'art. 1341 du C. civ. trouve application et l'écrit est donc exigé lorsque la valeur du bien excède 5.000 francs.

Mais comme il est indiqué plus haut, l'exigence d'un écrit n'est pas toujours respectée dans la pratique.

Le contrat de transit étant valablement formé, quid de ses effets ?

Paragraphe 2 : Les effets du contrat :

Etant un fait social, le contrat de transit produit effets non seulement entre le transitaire et son client donneur d'ordre mais également à l'égard des tiers, notamment ceux avec qui le transitaire a contracté.

A : Les effets entre le client et le transitaire :

Comme tous contrats, le contrat de transit est aussi destiné à faire naître des obligations entre les parties contractantes.

1- Les obligations du transitaire :

Elles peuvent être classées en deux catégories et sont appréciées très sévèrement car le transitaire est un mandataire professionnel et est rétribué de sa fonction²²; le transitaire doit :

a- Exécuter la mission :

La première et principale obligation du mandataire est d'exécuter la mission que lui confie le mandant : c'est de passer les actes juridiques prévus par le contrat. L'exécution d'un acte matériel n'est tout de même pas exclue tant que cet acte soit accessoire à l'objet principal. Le mandataire peut engager sa responsabilité en cas d'inexécution du mandat. C'est ce qui est prévu par l'article 1991 al. 2 du C. civ..

Mais pour mieux comprendre le problème de l'exécution de la mission par le mandataire, il faut répondre à plusieurs questions, notamment :

Qui exécute ?

²² art. 1992 al. 2 du C. civ.

Normalement, c'est le transitaire mandataire choisi par le client et à qui il a fait confiance qui exécute le mandat vu l'intuitus personae qui prédomine dans ce contrat. Cependant, dans le cadre du sous-mandat, le mandataire peut charger une autre personne qu'il a choisi pour le faire à sa place : c'est le mandataire substitué. Le sous-mandat est prévu par les art. 141 de la L.T.G.O. et 1994 du C. civ. . Le mandataire reste tout de même responsable de tous les faits de son substitut si la substitution n'est pas permise. Mais lorsque la faculté de substitution a été autorisée par le mandant, le mandataire n'est responsable que du mauvais choix, c'est à dire lorsqu'il a choisi une personne notoirement incapable ou insolvable, ou du défaut de surveillance.

Il est donc permis au transitaire de se substituer un confrère dans l'accomplissement des opérations mais la situation diffère seulement en fonction de l'existence ou non de l'autorisation.

Dans tous les cas, le mandant dispose d'une action directe contre le sous-mandataire qui a commis une faute (art. 1994 al. 2 du C. civ.), et l'inverse est aussi admis²³ car il y a eu bi latéralisation de l'action. Le client du transitaire peut donc agir directement contre celui à qui le transitaire s'est déchargé de sa fonction et vice versa. Cette action directe est qualifiée de « parfaite » car toute exception invoquée par le sous-mandataire, qui est ici le transitaire substitué, est inopposable au client mandant.

Les personnes chargées d'exécuter le mandat sont ainsi déterminées, reste à savoir de quelle façon elles vont agir.

Comment exécuter ?

En premier lieu, le mandataire doit agir dans la limite de son pouvoir (art. 138 de la L.T.G.O.). Seulement, l'accomplissement de la suite logique de la mission est aussi admis dans la condition que le mandataire n'a pas outrepassé ses obligations.

²³ Civ., 1^{ère} sect. civ., 27 déc. 1960, *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, 10^e édition, Henri Capitant, n°194

En second lieu, le mandataire est tenu d'une obligation de diligence. Il doit respecter les instructions qui lui ont été données et faire en sorte que sa mission de représentation soit bien accomplie. Il doit apporter les soins nécessaires à la préparation et à l'exécution de sa mission. Ainsi, le transitaire doit respecter les délais de chargement et l'avocat, le délai de procédure...

Enfin, le mandataire est tenu d'une obligation de loyauté qu'on appelle aussi « obligation de collaboration » (art. 123 et 142 de la L.T.G.O.). Il doit informer le mandant du déroulement de l'opération et agir dans l'intérêt de son mandant et non dans son intérêt personnel ou dans celui d'un tiers.

Obligation de résultat ou de moyens ?

Dans l'exécution de son obligation, le problème se pose aussi de savoir si le mandataire est tenu d'atteindre un résultat précis ou s'il doit seulement fournir les moyens pour y parvenir. En général, le mandataire est tenu d'une obligation de moyens, mais il faut s'en tenir à l'existence ou non d'un aléa dans l'accomplissement de sa mission par le mandataire.

Les responsabilités du mandataire :

Comme toute obligation fait naître des responsabilités à la charge de celui qui doit l'exécuter, il importe de les analyser ; sachant que le mandataire est responsable vis à vis du mandant et aussi vis à vis des tiers.

Envers le mandant, le mandataire est responsable de l'inexécution du mandat, art 1991 du C. civ. Néanmoins, il peut se dégager de cette responsabilité, selon le droit commun²⁴, en prouvant la force majeure, ou la faute du mandant²⁵.

²⁴ art. 178 de la L. T. G. O.

²⁵ *Bulletin des arrêts de la Cour Suprême de Madagascar*, 18 mai 2000, toutes Chambres réunies, La société des établissements RAMANANDRAIBE Joseph C. RAZAIARIMANANA Robertine, p.366, 367, 368.

Il est aussi responsable des dommages qui pourraient résulter de cette inexécution. Ce qui signifie qu'il y aurait une présomption de responsabilité qui pèse sur le mandataire, comme s'il était tenu d'une obligation de résultat ; seulement, cette présomption de responsabilité ne pèse sur le mandataire que s'il était tenu d'exécuter un acte précis . Par contre, si aucun acte précis n'a été promis, la présomption s'évanouit.

Il faut quand même remarquer que la responsabilité du mandataire, qui rend un service gratuit, est appréciée moins sévèrement que celle d'un mandataire salarié (art. 1992 al. 2 du C. civ.), en l'occurrence le transitaire. Cela s'explique par le fait que, le mandataire professionnel, étant en position supérieure en raison de sa spécialisation dans la passation de tel ou tel acte juridique, pourrait en profiter et l'équilibre du contrat n'est plus assuré. Il y a donc lieu de protéger le client profane.

Les clauses limitatives de responsabilité exonèrent le mandataire sauf s'il a commis une faute lourde.

Envers les tiers, la responsabilité contractuelle du mandataire n'est pas engagée parce qu'il n'est pas le cocontractant direct des tiers sauf s'il a traité en son nom propre ou a outrepassé ses pouvoirs. Au contraire, il est responsable des délits et quasi-délits qu'il commet dans l'exécution de sa mission selon les art 1382 et 1383 du C. civ. et l' article 204 de la L.T.G.O.

L'action en responsabilité contre le transitaire se prescrit par cinq ans, art. 379 de la L.T.G.O, car le transitaire est un commerçant.

Outre l'obligation d'exécuter la mission, le transitaire est aussi tenu d'en rendre compte.

b- Rendre compte de la mission :

Etant un mandataire, le transitaire, agissant au nom et pour le compte de son mandant, doit lui rendre compte de sa mission et de sa gestion, art.1993 C.civ.. Comme on l'a vu, l'acte passé par le mandataire engage le mandant. Ce qui justifie l'obligation pour

son représentant de le mettre au courant de la façon dont s'exécute et se termine l'opération.

L'obligation de rendre compte de la mission :

Agissant pour le compte du client, le transitaire doit l'informer du déroulement de la mission, des difficultés rencontrées dans son exécution et de l'issue de l'opération. L'exécution de cette obligation est nécessaire pour le transitaire car il peut y avoir des instructions supplémentaires qu'il doit requérir.

L'obligation de rendre compte de la gestion :

Le mandataire doit y procéder soit périodiquement soit à la fin des opérations. Le compte n'est soumis à aucune forme particulière et est, par contre, soumis au principe de l'indivisibilité des articles et de l'interdiction de révision de compte.

Aussi, le transitaire doit-il informer son client de ce qu'il a reçu pour le compte de celui-ci, et de ce qu'il doit déboursier en sus de ce qui a été prévu. Cette obligation de rendre compte de la gestion se manifeste surtout au moment où le transitaire va réclamer à son mandant le remboursement des avances qu'il a faites. En effet, il doit présenter une facture très détaillée et bien ventilée de façon à ce que le client puisse lui demander, le cas échéant, des explications supplémentaires, et aussi et surtout pour assurer sa bonne foi ; sachant que l'établissement d'une facture est obligatoire pour tout commerçant ou prestataire de service selon l'art. 15 de l'ord. 73-054 du 11 septembre 1973 relative au régime des prix²⁶.

Comme le mandataire n'est pas le seul à avoir des obligations, force est d'analyser celles qui pèsent sur le mandant.

²⁶ Ordonnance n°73-054 du 11 septembre 1973 portant refonte de l'ordonnance n°60-129 du 3 octobre 1960 relative au régime des prix et à certaines modalités d'intervention en matière économique, J.O. du 20 octobre 1973, p. 3490 à 3517

2- Les obligations du client :

Selon l'art. 1998 du C. civ : « Le mandant est tenu d'exécuter les engagements contractés par le mandataire, conformément au pouvoir qui lui a été donné ». Ce qui signifie que tant que le mandataire n'a pas outrepassé ses pouvoirs, le mandant est tenu d'honorer les engagements contractés à son nom et pour son compte. On peut prendre l'exemple du transitaire qui a été chargé par le client d'entreposer la marchandise. Après exécution du mandat, c'est à dire la mise en entrepôt, le mandataire disparaît de la scène juridique et c'est le mandant qui sera tenu de payer les frais d'entreposage.

En outre, le mandant est aussi tenu d'une obligation de loyauté, comme tous contractants.

Il faut remarquer que le mandat salarié n'est pas prévu par la L.T.G.O. alors que les obligations du mandant envers le mandataire ne sont véritablement appréciées que dans ce mandat, l'étude de ces obligations se fera donc uniquement dans le cadre du droit français (art. 1999 à 2002 du C. civ.).

Il s'agit pour le mandant de rembourser les frais engagés par le mandataire dans l'accomplissement de sa mission, de l'indemniser des pertes occasionnées par son exécution et surtout de payer le salaire convenu.

a- Le remboursement des frais et avances :

C'est prévu par l'art. 1999 du C. civ. . Le remboursement des frais et avances est dû par le mandant sous la condition qu'aucune faute n'est imputable au mandataire et ce, même si l'affaire n'a pas réussi. Dans le même ordre d'idée, le mandant ne peut faire réduire les frais et avances sous prétextes qu'ils pouvaient être moindres. Cette règle est basée sur l'équité en ce sens que le mandataire, ayant fait tout ce qui était en son pouvoir dans le but de faire réussir l'opération, ne doit supporter les frais engagés dans l'intérêt du mandant et encore moins le préjudice résultant de l'échec qui n'est pas dû à sa faute.

Quant au transitaire, lors du dédouanement des marchandises, il peut être amené à avancer les taxes et droits douaniers ; et, s'il n'effectue pas lui-même le transport entre le

bureau des douanes et le domicile ou le siège du client, il doit avancer le prix de transport au transporteur... Tous ces frais doivent figurer sur la facture du transitaire et le client doit les lui rembourser car c'est dans son propre intérêt que le transitaire les a engagés.

b- L'indemnisation des pertes :

Aux termes de l'art. 2000 du C. civ. « Le mandant doit aussi indemniser le mandataire des pertes que celui-ci a essuyées à l'occasion de sa gestion, sans imprudence qui lui soit imputable ».

Bien entendu, l'exécution de son mandat peut occasionner un préjudice au transitaire comme la détérioration du matériel, un accident corporel... et si cette perte ne lui est pas imputable, le mandant doit l'indemniser, art. 2000 du C. civ.

Les pertes que doit indemniser le mandant sont donc celles résultant de l'exécution du mandat et non celles qui sont issues d'une utilisation personnelle des fonds par le mandataire. Cette règle qui impose l'indemnisation du mandataire est néanmoins supplétive et les parties peuvent l'écarter en stipulant dans le contrat une clause qui exclut son jeu. En outre, une imprudence de la part du mandataire le prive de toute indemnisation.

c- Le paiement de la rémunération :

A l'heure actuelle, vu la professionnalisation croissante du mandat, les parties prévoient fréquemment dans leur contrat le paiement d'une rémunération à l'issue de l'opération. Mais il arrive qu'elles omettent de le faire. Dans ce cas, le Juge du fond exerce son pouvoir souverain d'appréciation et fixe la rémunération à la place des parties, sachant qu'à l'origine, le mandat était gratuit et la détermination du prix n'était donc pas une condition de sa validité ; sans pour autant aller à l'encontre des art. 1129 du C. civ. et 88 de la L.T.G.O. qui disposent que l'objet doit être déterminé ou déterminable. Il est aussi accordé aux tribunaux le pouvoir de réduire le salaire convenu, lorsqu'il est hors de proportion avec le service rendu (C. civ. , art. 1986)²⁷.

²⁷ Civ., 29 janv. 1867, Poinctevin C. veuve de Seraincourt, *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, Henri Capitant, 10^e édition (1994), n°192.

Comme la profession de transitaire ne fait l'objet d'aucune réglementation à Madagascar²⁸, il faut se référer à la réglementation prévue pour les commissionnaires en douane en ce qui concerne la rémunération des transitaires car le dédouanement des marchandises est une mission qui occupe une place importante dans la fonction du transitaire. Aux termes de l'art.15 de l'arrêté 7298/2002 du 25 novembre 2002²⁹ : « Les tarifs des rémunérations que les commissionnaires en douane agréés sont autorisés à percevoir sont fixés par décision d'homologation de la commission centrale des prix, prise sur avis du ou des groupements professionnels des commissionnaires agréés en douane ». C'est donc le G. P. C. A. D., en tant que groupement professionnel, qui va harmoniser les prix appliqués par ses membres concernant le dédouanement des marchandises.

La concurrence entre transitaires ne s'apprécie donc véritablement que sur le prix de transport à la livraison ou à l'enlèvement, les frais d'entreposage ou la qualité des services.

La rémunération ainsi fractionnée est due par le client sans que celui-ci ne puisse invoquer le fait que les frais auraient pu être moindres, art.1999 C.civ., sauf à lui à prouver une faute du transitaire.

Le mandat produit aussi effets entre le mandataire et le tiers avec qui il a contracté, d'où il importe de les analyser.

B : Les effets entre le transitaire et les tiers :

On parle ici des effets entre le transitaire et le tiers contractant, c'est-à-dire le transporteur, la douane, etc.

Il faut distinguer deux situations :

²⁸ C'est aussi le cas en France, *traité de droit commercial*, G. Ripert/ R. Roblot, Tome 2, 16^e édition, 2000, L. G. D. J., n°2670

²⁹ portant refonte de l'arrêté n°588 du 17 mars 1961, réglementant la profession de commissionnaire en douane

1- Le transitaire disparaît de la scène juridique :

C'est l'effet de la représentation qu'opère le mandat. Une fois le contrat conclu valablement, son effet retombe sur le mandant qui doit donc exécuter les obligations qui en sont issues. Il n'y a plus aucune relation entre le client et le transitaire. Tout se passe comme si c'est le mandant lui-même qui a contracté avec le tiers ; le mandataire s'efface derrière le mandant qui est le seul engagé envers le tiers.

S'il y a donc des réclamations à faire auprès de l'Administration des douanes concernant la perte d'une marchandise par exemple, et à laquelle le transitaire est étranger, c'est au client d'y procéder.

Mais ce n'est pas toujours le cas et il y a des exceptions à ce principe de libération du mandataire.

2- Le transitaire reste sur la scène juridique :

Plusieurs facteurs empêchent le transitaire de se délier des relations créées par le mandat :

1- C'est le cas lorsque le transitaire n'a pas révélé l'identité de son mandant et a traité en son propre nom, art. 143 de la L.T.G.O.. Il devient donc le débiteur direct du tiers avec qui il a contracté.

2- C'est aussi le cas lorsqu'il outrepassé ses devoirs, art. 137 a contrario, 138 al. 1 et 139 de la L.T.G.O., et n'agit donc plus dans le cadre de son mandat;

3- Enfin, le transitaire engage sa responsabilité en cas de délits ou de quasi-délits qu'il a commis à l'encontre des tiers, par exemple : il a omis d'indiquer le poids de la marchandise et cela a entraîné un dommage au matériel du manutentionnaire.

Après exécution du mandat, une relation s'établit entre le mandant et le tiers.

C : Les effets entre le client et les tiers :

En principe, le mandant est tenu d'exécuter les engagements contractés par le mandataire. Ainsi, sauf si le transitaire a reçu mandat d'y procéder, c'est au client de payer les frais du transport à la livraison. Seulement, la situation diffère selon que le mandataire a agi dans les limites de son pouvoir ou au-delà de son pouvoir.

1- Le transitaire a agi dans les limites de son pouvoir :

a- Principe : le client est tenu :

Lorsque le mandataire exécute le mandat conformément au pouvoir qui lui a été donné, le mandant est tenu d'endosser les obligations nées du contrat par l'effet de la représentation; tout se passe donc comme si le mandant a contracté lui-même. Ainsi, si le transitaire était chargé de faire exécuter le transport final, le client doit prendre livraison de la marchandise.

b- Exception : En cas de concert frauduleux entre le transitaire et le tiers contractant :

Dans ce cas, le mandant n'est pas tenu même si le mandataire a agi dans les limites de son pouvoir.

2- Le transitaire a agi au-delà du pouvoir donné par le client :

a- Principe : Le client n'est pas tenu :

Il faut entendre par « au-delà » non seulement les situations dans lesquelles le mandataire a excédé son pouvoir mais aussi celles dans lesquelles il l'a détourné, ou aussi lorsque le mandataire a agi sans pouvoir, par exemple le transitaire a agi dans son propre intérêt ou dans celui d'une autre personne. Dans tous ces cas, la loi est explicite : le mandant n'est pas lié, art. 1998 al. 2 et art. 138 al. 1 de la L.T.G.O.

b- Exception : Le client est tenu :

En cas de ratification par le client :

Néanmoins, ces mêmes articles poursuivent en disposant que le mandant est tenu après ratification expresse ou tacite de sa part. La ratification expresse suppose que le mandant a accepté de façon formelle l'acte que le mandataire a passé à son nom et pour son compte tandis que la ratification tacite suppose que le mandant a laissé l'opération s'exécuter et ne s'est pas manifesté. Il a donc fait siens les actes du mandataire et il y a rétroactivité car le mandant est tenu à l'égard des tiers à compter du jour où l'acte a été conclu par le mandataire. Cette ratification ne peut tout de même pas nuire aux droits que les tiers ont acquis avant la ratification.

En cas de mandat apparent :

C'est une création prétorienne très récente, datant de 1962³⁰, qui prévoit que le mandant, sans avoir donné un pouvoir au prétendu mandataire, peut être lié par l'acte passé par celui-ci. La raison qui a poussé les tribunaux à consacrer la théorie de l'apparence est la sécurité des transactions. Mais il a toujours paru difficile de concilier cette sécurité avec l'équité car une personne, sans le vouloir, se trouve engagée dans une relation juridique.

C'est pourquoi l'application de cette théorie est soumise à une condition rigoureuse : « que la croyance du tiers à l'étendue des pouvoirs du mandataire soit légitime, ce caractère supposant que les circonstances autorisaient le tiers à ne pas vérifier les limites exactes de ces pouvoirs ». Cette condition, d'une application délicate, se rattache principalement aux circonstances dans lesquelles le mandat a été conclu. D'autres critères ont été invoqués par les tribunaux pour justifier l'application de la théorie de l'apparence, notamment la qualité de l'intermédiaire- un professionnel ou un profane- la qualité du tiers crédule, l'importance de l'acte, les usages et le comportement du mandant. Mais aucun de ces critères n'est définitif et on peut même dire qu'en matière de mandat apparent, « la Jurisprudence est circonstanciée »³¹.

Le mandat apparent est prévu en droit malagasy par les art. 143 et 146 de la L.T.G.O..

³⁰ Ass. Plén. , 13 déc. 1962, Banque canadienne nationale C. Directeur Général des impôts, *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, Henri Capitant, 10^e édition, n°193.

³¹ Philippe MALAURIE et Laurent AYNES, *Droit Civil*, n°582, Editions CUJAS 1993/1994.

A côté de la ratification et de la théorie de l'apparence, la faute du mandant est aussi une condition qui enlève à l'absence, l'abus ou l'excès de pouvoir du mandataire son caractère illicite.

La faute du client :

Le mandataire peut aussi se dégager de sa responsabilité lorsque le mandant lui a donné une procuration obscure qui lui a permis de l'interpréter faussement ou lorsqu'il n'a pas informé les tiers de l'étendue et de la durée du pouvoir de son mandataire.

Il en est ainsi lorsque le poids indiqué sur l'ordre de transit donné par le client est faux ; ce qui a causé la destruction du matériel du manutentionnaire.

Comme tous contrats de mandat, le contrat de transit peut s'éteindre de plusieurs manières.

Paragraphe 3 : L'extinction du contrat :

Le mandat s'éteint normalement dès que le mandataire a accompli sa mission de représentation ou en cas de disparition de l'objet. Il peut aussi prendre fin avec l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Mais en dehors de ces causes d'extinction qui relèvent du droit commun des contrats, d'autres, qui sont propres au mandat et qui peuvent aussi intéresser le transit, sont prévues par la loi, notamment les art. 147 de la L.T.G.O. et 2003 du C. civ. . Il s'agit d'une fin voulue par les parties ou d'une fin qu'elles doivent subir.

A : La fin voulue :

Dès lors que l'intuitus personae est au cœur du mandat, chaque partie peut, selon sa situation dans le contrat, ou retirer le pouvoir qu'elle a donné ou renoncer à ce pouvoir. La confiance entre les cocontractants n'existe plus, il est normal de les laisser sortir du contrat qu'ils ont eux-mêmes conclu.

1- La révocation par le client :

a- Principe : Le mandat est librement révocable :

Aux termes de l'art.145 de la L.T.G.O. : « Le représenté peut, à tout moment, restreindre ou révoquer le pouvoir qu'il a donné ». Il y a donc révocabilité ad nutum du mandat, qu'il soit à durée déterminée ou à durée indéterminée. Le mandant n'a pas à justifier sa révocation. Mais le respect de la théorie de l'abus de droit s'impose et le mandant doit indemniser le mandataire si celui-ci a été lésé ; par exemple, si la révocation se déroule dans des conditions vexatoires.

Il faut remarquer que la restriction du pouvoir n'est pas prévue par le C. civ. mais puisque la révocation est permise, il est loisible que la simple restriction soit accordée au mandant.

La révocation n'est aussi soumise à aucun formalisme mais le mandant a intérêt à exprimer sa volonté de façon expresse car la protection des tiers de bonne foi doit être envisagée selon l'art. 2005 du C.civ. qui dispose que : « La révocation notifiée au seul mandataire ne peut être opposée aux tiers qui ont traité dans l'ignorance de cette révocation, sauf au mandant son recours contre le mandataire ».

La L.T.G.O., comme le C. civ., stipule la remise du titre constatant le pouvoir au mandant par le mandataire sans que celui-ci puisse invoquer un quelconque droit de rétention.

En matière de transit, le client peut donc retirer l'ordre qu'il a donné au transitaire sous réserve de l'indemnisation de celui-ci s'il a subi un préjudice.

Mais comme tout principe souffre d'exceptions, on relève deux tempéraments à la libre révocabilité du mandat.

b- Les exceptions :

Le mandat irrévocable :

Il est des cas où les parties au contrat prévoient que le mandat n'est révoquable que du consentement mutuel des deux parties. Toutefois, la révocation unilatérale et illicite produit effets sous réserve d'une indemnisation à laquelle le mandataire peut ne pas avoir droit si la révocation est due à sa faute.

Le mandat d'intérêt commun :

C'est une création prétorienne nécessitée par l'existence d'un intérêt du mandant et du mandataire dans le contrat ; d'où sa qualification de mandat spécial, par opposition au mandat ordinaire stipulé dans l'intérêt du seul mandant. L'intérêt du mandant est inhérent au mandat tandis que celui du mandataire est plus difficile à identifier. En effet, l'intérêt du mandataire n'est pas lié à la seule stipulation d'un salaire ni au fait que celui-ci soit un professionnel. L'intérêt commun résulte de la création et du développement d'une clientèle commune et donc de l'essor de l'entreprise du mandant et celle du mandataire.

Le régime du mandat d'intérêt commun est presque identique à celui du mandat irrévocable. Le mandat ne peut être révoqué que du consentement mutuel des parties ou pour une cause reconnue en Justice ou suivant les clauses et conditions spécifiées par le contrat.

Mais à l'instar du mandat irrévocable, la révocation unilatérale par le mandant n'est pas privée d'efficacité, et le mandataire a droit à des dommages intérêts, sauf si cette révocation a été justifiée par sa faute ou par une cause légitime prouvée par le mandant.

On peut se demander si le contrat de transit est un mandat d'intérêt commun ou un mandat ordinaire car l'art. 1-2 du C. com. malagasy répute actes de commerce les opérations de transit³². Mais il faut remarquer que le contrat de transit, qui fait l'objet de l'étude, n'est pas conclu dans l'intérêt des deux parties. En effet, le transitaire de l'expéditeur n'est pas forcément celui du destinataire ; sachant que l'intérêt commun réside dans le développement de la clientèle du mandataire et non dans la stipulation d'un salaire ou le caractère commercial du contrat.

³² Loi du 2 août 1999 relative au statut des commerçants, J. O. n°2592 du 16 août 1999, p. 1865- 1870

Comme le mandant n'est pas le seul à pouvoir rompre unilatéralement le contrat, le mandataire peut aussi en sortir de sa propre volonté en y renonçant.

2- La renonciation par le transitaire ³³:

C'est un droit de résiliation unilatérale reconnu au mandataire et faisant hommage à « l'âge d'or de la gratuité du mandat ». Le mandataire peut y avoir droit, que le mandat soit à durée déterminée ou à durée indéterminée, mais la renonciation doit être notifiée au mandant, art. 2007 al. 1 du C. civ.. Et l'alinéa 2 du même article de préciser : « Néanmoins, si cette renonciation préjudicie au mandant, il devra être indemnisé par le mandataire à moins que celui-ci se trouve dans l'impossibilité de continuer le mandat sans en éprouver lui-même un préjudice considérable ».

Curieusement, le Droit malagasy n'a pas reconnu cette faculté de renonciation au mandataire. Pourtant, la L.T.G.O. semble consacrer la gratuité du mandat car le mandat salarié n'y est pas prévu. Or, le mandat gratuit est compatible avec la renonciation car, n'étant pas rémunéré, le mandataire bénévole, ayant une obligation qui est moins sévèrement appréciée que celle du mandataire salarié, peut sortir sans difficulté aucune du mandat ; sous réserve du préjudice causé au mandant.

En dehors de ces causes d'extinction, des événements qui surviennent normalement dans la vie juridique de l'une des parties, et sans qu'elle les a voulu, mettent fin au mandat³⁴.

B : La fin subie :

En raison du caractère intuitu personae du contrat de mandat, le changement dans la personnalité de l'une des parties entraîne normalement l'extinction du mandat. Il s'agit ici de la faillite du transitaire ou de celle du client.

³³ art. 2003 al. 2 du C. civ.

³⁴ Ne fera pas l'objet de l'étude le transitaire personne physique, même si l'agrément de commissionnaire en douane peut lui être accordé selon l'art. 70 du code des douanes car, dans la pratique, il est rare de rencontrer un transitaire personne physique. Et si c'est le client qui vient à mourir, le transitaire exerce seulement son droit de rétention.

1- La faillite de l'une des parties :

Le Code Civil parle de « déconfiture » de l'une des parties alors que c'est l'extension à la faillite, aujourd'hui admise, qui est intéressante car la plupart des mandataires professionnels sont actuellement des sociétés. Mais en cas de redressement judiciaire d'un commerçant, d'un artisan, d'un agriculteur ou de toute personne morale de droit privé, l'art. 37 de la loi française du 25 Janvier 1985 permet à l'administrateur d'exiger l'exécution des contrats en cours, que ceux-ci soient ou non intuitu personae ou qu'une clause du contrat ait prévu une extinction automatique dans cette situation. Ce qui limite la portée de l'art. 2003 car le mandat n'échappe pas à cette règle.

Seulement, comme le droit malgache de la faillite n'a pas connu l'évolution du droit français³⁵, cette loi du 25 janvier 1985 ne trouve pas application sur le territoire malagasy et la faillite entraîne normalement l'extinction du mandat³⁶, qu'il y ait ou non contrat en cours.

Si telle a été l'étude comparative du droit commun du mandat appliqué au transit, il importe d'analyser la spécificité du transit, notamment la mission, les devoirs et les responsabilités du transitaire en tant qu'auxiliaire de transport.

Section 2 : Le transitaire, un mandataire salarié auxiliaire de transport :

Le terme « transitaire » est utilisé à tort aussi bien dans le langage courant que dans le milieu professionnel.

D'abord, un individu qui accomplit les formalités douanières pour son client est appelé indifféremment « transitaire » ou « commissionnaire en douane ». Cette confusion est accentuée par les dispositions du Code des douanes lui même.

³⁵ A Madagascar, la loi applicable en matière de faillite est l'Ordonnance 62. 008 du 31 juillet 1962, J.O. n°236 du 11/8/62 p. 1571 et suivantes (art. 437 et suivants du C. com.)

³⁶ art 147 de la L. T. G. O.

Ensuite, aucune réglementation n'est prévue pour la profession de transitaire de telle sorte qu'on lui applique celle du commissionnaire en douane.

Enfin, la définition du transitaire donnée par le Code maritime prête à confusion ; mais cette fois-ci, il est traité comme un commissionnaire de transport. En effet, aux termes de l'art.10.6.01 in fine du Code maritime : « Le transitaire intervient fréquemment comme voiturier ou transporteur faisant du groupage de marchandises et assurant le transport des marchandises ainsi groupées », sachant que le groupage est une activité entrant dans la compétence exclusive du commissionnaire de transport.

Pourtant, les missions, les responsabilités et les statuts d'une entreprise diffèrent considérablement selon qu'il agisse en tant que transitaire, commissionnaire en douane, commissionnaire de transport ou transporteur.

Paragraphe 1 : La mission du transitaire :

S'occupant principalement de la réception des marchandises, de leur conservation, de leur expédition ou réexpédition, et éventuellement de leur dédouanement pour le compte d'un client, le transitaire est un relais entre deux modes de transport.

A- La réception de la marchandise :

A la réception, le transitaire doit s'assurer que les marchandises qu'il reçoit lui sont bien destinées ; il doit donc confronter les mentions du document de transport avec celles figurant sur les documents accompagnant la marchandise. Il doit aussi vérifier la nature, l'état et la quantité des marchandises, et en cas d'avaries apparentes ou de manquants, il doit prendre des réserves à l'encontre du transporteur.

Le donneur d'ordre peut aussi charger le transitaire de payer le fret au transporteur.

B- L'accomplissement des formalités douanières :

En accomplissant les formalités douanières, le transitaire agit en tant que commissionnaire en douane et doit respecter la réglementation prévue par le Code des douanes concernant cette profession³⁷.

C- L'obligation de réserver le recours de son mandant :

Même si le transitaire n'y est pas spécialement mandaté, il doit faire en sorte que son client ait son recours contre le transporteur en cas de perte ou de détérioration subie par la marchandise :

En matière de transport terrestre, le transitaire doit respecter un délai appelé « délai de forclusion » pour formuler une protestation contre le transporteur et réserver ainsi les droits de son mandant. Selon l'art. 105 du C.com. malagasy, aucune action contre le transporteur n'est plus possible si, dans un délai de trois jours après la réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée. Il incombe donc au transitaire d'effectuer cette formalité en cas d'avarie ou de perte. Néanmoins, une distinction est à faire car seule l'action contre le transporteur pour perte ou avarie partielle est soumise au délai de forclusion et non l'action pour retard.

En matière de transport maritime, aux termes de l'art. 10.6.02 du Code maritime : « Le transitaire doit prendre, contre le transporteur maritime ou son représentant, les réserves que commande l'état et l'importance de la marchandise au moment de la livraison, ou son défaut de livraison ».

Si la marchandise est transportée sous connaissance, « en cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire ou son représentant doit adresser des réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la prise de livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissance », art. 11.2.23 du Code maritime.

³⁷ art. 66 et suivants du C. des douanes

Il faut remarquer que l'obligation de réserver le recours est limitée aux seuls dommages apparents, sachant que « toute ouverture du conteneur à l'arrivée au port est illicite », et qu'il n'est pas permis au transitaire d'ouvrir systématiquement les colis à l'arrivée. Il ne peut donc lui être reproché de n'y avoir pas procédé.

En outre, si le transitaire est tenu de réserver le recours de son mandant contre le transporteur, il n'a pas à exercer judiciairement le recours ainsi réservé. Le transitaire n'est pas le représentant en justice de son donneur d'ordre.

D- La garde et la conservation des marchandises :

Pendant le temps où les marchandises demeurent sous la responsabilité du transitaire, et en attendant qu'il les expédie ou qu'il accomplisse les formalités douanières y afférentes, le transitaire doit assurer leur garde et leur conservation.

La garde des marchandises consiste en leur mise en entrepôt tandis que la conservation consiste en la prise de mesures particulières pour éviter leur détérioration.

La garde et la conservation des marchandises par le transitaire sont prévues par l'art. 10.6.04 du Code maritime malagasy.

E- L'expédition ou la réexpédition des marchandises :

Le transitaire doit procéder soigneusement et rapidement à la réexpédition des marchandises de telle sorte que le client bénéficie du prix de transport le plus économique, qu'il reçoit des marchandises en bon état à l'arrivée et qu'il ait un recours contre le transporteur en cas de dommages.

Pour cela, le transitaire doit :

Exécuter fidèlement les instructions de son mandant :

Ainsi, le transitaire se rend coupable d'une faute lourde en choisissant un moyen de transport autre que celui imposé par son client ; ce qui peut causer un retard à la livraison.

Mais comme tout professionnel, le transitaire est tenu d'un devoir de conseil ; il lui appartient d'attirer l'attention du client si l'exécution des instructions s'avère impossible ou défectueux pour celui-ci.

Conclure le contrat de façon à ce que le mandant ait un recours normal :

Le transitaire doit faire figurer au document de transport le nombre, le poids, le volume des marchandises afin qu'on puisse engager la responsabilité du transporteur en cas d'avarie ou de manquants.

Le transitaire engage sa responsabilité si, au lieu de porter le nom de son client, il a traité en son propre nom ; il priverait ainsi son client d'un droit d'action contre le transporteur.

Charger les marchandises avec soin :

Il doit vérifier l'état et la propreté des wagons ou conteneurs dans lesquels les marchandises sont chargées. Mais la responsabilité du transitaire ne peut être engagée si les défauts de ces wagons ou conteneurs ne sont pas apparentes ou si le client propriétaire des marchandises n'a pas informé le transitaire de la nature délicate des marchandises.

Chargement en pontée : Un transitaire ne doit pas accepter le chargement de la marchandise en pontée³⁸ car ce chargement n'est pas sécurisant pour les marchandises. Il faut l'accord préalable du client pour que le transitaire puisse charger la marchandise en pontée.

Il est à signaler que, le transitaire, étant un mandataire de son client, doit lui rendre compte de sa mission et de sa gestion pendant ou à l'issue de l'exécution de sa mission.

³⁸ C.A. de Paris (5e Ch. A) ,24 mars 1986, DMF n°457

En sus de l'obligation d'exécuter la mission que lui confie le mandant, le transitaire, comme tout professionnel, est tenu d'un devoir de loyauté, de diligence et de conseil qu'il incombe d'étudier.

Paragraphe 2 : Les devoirs du transitaire :

A : La loyauté :

En droit commun, le devoir de loyauté est prévu dans tout contrat pour assurer la bonne exécution de l'obligation de chaque partie. C'est le devoir de collaboration entre contractants. L'information en cas de changement dans le déroulement de l'exécution du contrat est un exemple de loyauté ou de bonne foi du contractant.

En droit du mandat, cette bonne foi consiste en l'agissement du mandataire dans l'intérêt du mandant ; c'est à dire qu'il ne peut stipuler pour son compte personnel ou pour le compte d'un tiers qu'il représente, art. 142 de la L.T.G.O., sachant que le transitaire n'est pas l'agent commercial d'une entreprise donnée, car l'agent commercial agit dans l'intérêt de son mandant et de lui-même.

B : La diligence :

Le transitaire, étant appelé à accomplir divers actes juridiques et accessoirement matériels que commande le passage de la marchandise d'un mode de transport sur un autre, ses diligences vont se manifester en trois temps :

- à la réception où il doit vérifier l'état et l'importance de la marchandise, payer le fret et conserver le recours de son mandant ;

- à la réexpédition où il conclura le contrat de transport et assurera la marchandise selon les instructions de son mandant ;

- dans l'intervalle de temps entre la réception et la réexpédition de la marchandise, le transitaire va prendre soin de la marchandise en l'entreposant.

C : Devoir de conseil :

Comme tout professionnel, le transitaire a un devoir de conseil envers son client. S'il doit suivre scrupuleusement les instructions de son mandant, il est aussi tenu de le conseiller ou au besoin de l'inviter à les modifier. En effet, ses connaissances techniques et ses expériences sont les raisons pour lesquelles le client s'adresse à un transitaire pour agir à sa place dans la passation des actes nécessités par le passage des marchandises d'un mode ou moyen de transport sur un autre.

Par contre, le transitaire n'engage pas sa responsabilité s'il n'a pas attiré l'attention de son client sur la prescription qui le menace ; par exemple, la prescription annale pour intenter une action contre un transporteur terrestre³⁹. Le transitaire n'est pas le conseiller juridique de son client et son devoir de conseil concerne uniquement la pratique de son art.

Pour conclure, les obligations et devoirs du transitaire s'exécutent dans un point géographique donné, à la charnière entre deux transports et cela constitue une des importantes différences qui existent entre le transit et la commission de transport.

A l'issue de chaque mission, et en cas de préjudice subi par son donneur d'ordre pour perte ou avarie de la marchandise, le transitaire engage sa responsabilité.

Paragraphe 3 : Les responsabilités du transitaire :

Le transitaire, n'étant pas un commissionnaire de transport, n'est pas garant de la bonne fin du transport et n'engage que sa responsabilité personnelle envers son client.

³⁹ art. 108 du C.com.

A : La responsabilité des pertes et avaries :

« Le transitaire est responsable des avaries et des pertes subies par la marchandise entre ses mains, sauf preuve par lui que le dommage ne lui est pas imputable », art. 10.6.05 du Code maritime.

Les termes du Code sont clairs et précis en ce qui concerne la responsabilité du transitaire. Ici, il y a une obligation de résultat qui pèse sur le transitaire dans la garde et la conservation des marchandises. Cette responsabilité est personnelle et on ne peut donc l'attaquer sur le plan de la responsabilité pour fait d'autrui pour les avaries ou pertes subies par les marchandises en cours de transport, comme c'est le cas du commissionnaire de transport. On peut aussi se demander si le transitaire commet une faute en n'assurant pas la marchandise. La généralisation de l'assurance en matière maritime peut le faire admettre, mais on en déciderait autrement si le transitaire intervient entre deux transports terrestres.

En outre, il peut se libérer, comme il est admis en droit commun⁴⁰, en prouvant que la perte ou l'avarie est due à un cas de force majeure, à une faute du mandant, à la faute du transporteur ou des autres auxiliaires qui ont pu intervenir dans la manipulation et la garde de la marchandise.

B : La responsabilité en tant que mandataire salarié :

Le transitaire est responsable en tant que mandataire salarié des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions, précise l'art. 10.6.03 du Code maritime. Il est donc responsable en cas d'inexécution des ordres qu'il a reçus, en cas de perte de recours qui lui est imputable, en cas de manquement à ses devoirs ..., et ses responsabilités sont appréciées sévèrement car il est un professionnel et est rétribué à l'issue des opérations qu'il effectue.

C : La responsabilité en tant que dépositaire salarié :

C'est la conséquence de l'obligation de garde et de conservation qui pèse sur le transitaire. Il est responsable des pertes ou avaries subies par la marchandise, qui attend

⁴⁰ art. 178 de la L.T.G.O.

d'être enlevée par son propriétaire ou d'être chargée sur un autre moyen de transport, s'il ne l'a pas entreposée.

Il faut ici remarquer que cette responsabilité du transitaire est différente de celle des magasins généraux qui ont l'obligation de garder et de conserver des marchandises sous douane.

D : La responsabilité en tant que commissionnaire en douane :

Lorsqu'il est chargé d'effectuer les formalités douanières, le transitaire est responsable en tant que commissionnaire en douane vis-à-vis de son client et vis-à-vis de l'Administration des douanes.

A l'égard de son client, le transitaire est responsable de l'inexécution des formalités douanières, s'il en a été mandaté. Il engage sa responsabilité contractuelle pour inexécution de sa prestation.

A l'égard de l'Administration des douanes, selon l'art. 260-1° du Code des douanes : « Les commissionnaires en douane agréés sont responsables des opérations en douane effectuées par leur soin ». Il faut noter que la Douane ne se préoccupe pas de l'identité du propriétaire de la marchandise, c'est celui qui effectue les déclarations qui engage sa responsabilité en cas de fraude à la législation douanière. Une peine d'emprisonnement est même prévue en cas de faute personnelle⁴¹.

En dehors de ces cas de responsabilité personnelle, le transitaire peut engager exceptionnellement⁴² sa responsabilité pour le fait de ses substitués. En effet, si cette substitution est possible en vertu de l'art. 141 de la L.T.G.O. et de l'art.1994 du C.civ., le transitaire est responsable des fautes commises par son substitué si la substitution n'a pas été autorisée par son client. Dans ce cas, l'action du destinataire contre le mandataire substitué est admise et cette action directe est réciproque en application du droit commun.

Délai de prescription :

⁴¹ art. 260, 2° du Code des douanes

⁴² « exceptionnellement » car le transitaire n'est pas un commissionnaire de transport

Aux termes de l'art. 10.6.06 du Code maritime : « Les actions intentées par les ayants droit à la marchandise contre le consignataire de la cargaison (transitaire) sont prescrites par même délai que celles qu'ils auraient dirigées contre le transporteur maritime ».

L'action contre le transitaire se prescrit donc en un an en matière maritime car c'est ce même délai que prévoit l'art. 11.2.24 du même code pour l'action contre le transporteur maritime ; et si on transpose les dispositions de l'art.10.6.06 du Code maritime en matière de transport terrestre, l'action contre le transitaire se prescrit aussi en un an car l'action contre le transporteur terrestre s'éteint au-delà de ce délai, art. 108 C.com.

Il faut remarquer qu'il y a là une anomalie car le transitaire ne peut en aucun cas être assimilé à un commissionnaire de transport, et encore moins à un transporteur. Son obligation principale se limite à la représentation des ayants droit à la marchandise dans l'intervalle de temps entre deux transports et non à effectuer le transport d'un point à un autre. L'éventuel déplacement sur une courte distance ne représente pas l'essentiel de son obligation ; ce n'est pas pour cela que le contrat de transit est conclu. Il faudrait donc lui appliquer la prescription quinquennale de l'art. 379 de la L.T.G.O.⁴³.

Quant au tribunal compétent, c'est le tribunal civil qui devrait trancher les litiges opposant le transitaire et son client ou un tiers. Et si l'Administration des douanes est partie au litige, ce sont les juridictions compétentes appelés à juger les infractions d'ordre économique qui doivent trancher⁴⁴.

Une seconde remarque s'impose concernant les dispositions de cet art. : Le législateur malagasy emploie le qualificatif « consignataire de la cargaison » pour désigner le transitaire. Pourtant, ces deux professionnels interviennent dans deux domaines différents :

⁴³ On devrait appliquer la prescription quinquennale et non trentenaire car l'art. 1- 2 du C. com. (Loi du 2 août 1999 relative au statut des commerçants, J. O. n°2592 du 16 août 1999, p. 1865- 1870) répute actes de commerce les opérations de transit

⁴⁴ art. 222 du Code des douanes

« Le transitaire est un intermédiaire chargé de recevoir les marchandises des mains du transporteur maritime et d'assurer la réexpédition par les soins d'un autre transporteur, maritime, fluvial, ferroviaire, aérien... Il accomplit à cette fin des opérations d'ordre juridique ; il prend livraison pour le compte de son client, contracte pour lui le second contrat de transport, prend une assurance suivant les circonstances ; entre temps, il aura accompli les opérations de douane et entreposé la marchandise pendant l'intervalle des deux opérations de transport »⁴⁵.

«... Le consignataire de la cargaison est le personnage qui prend livraison pour le compte du destinataire et hâte par conséquent le moment où les risques passent sur sa tête. La livraison est une opération juridique qu'il ne faut pas confondre avec la délivrance qui est d'ordre matériel. Le consignataire de la cargaison prend proprement livraison des mains soit du capitaine, soit du consignataire du navire. Il arrive même que le consignataire du navire et celui de la cargaison soient une seule et même personne. Cela arrive particulièrement par l'effet de la clause insérée dans le connaissement dite « clause sous palan ».

La livraison s'effectue alors lorsque la marchandise est sous le palan, mais elle ne peut pas rester là et il faut la faire transporter en magasin ; ce déplacement se fera aux risques et aux frais du destinataire par les soins du consignataire du navire devenu, à l'instant où la marchandise est sous palan, consignataire de la cargaison. Matériellement, l'opération est assurée par l'acconier qui agit alors pour le compte du destinataire, en vertu d'une clause du connaissement qui donne au capitaine la faculté de choisir l'acconier pour le destinataire.

Le consignataire de la cargaison est un représentant des destinataires. C'est un commissionnaire et il est rémunéré généralement par un pourcentage sur le fret qu'il peut récupérer grâce au privilège de l'art. 95 du Code de commerce »⁴⁶.

On voit bien ici la différence entre le transitaire et le consignataire de la cargaison : le transitaire effectue pour le destinataire toutes les opérations juridiques que commande le passage de la marchandise d'un mode de transport sur un autre, tandis que le

⁴⁵ René Rodière, *droit maritime*, DALLOZ 1981, neuvième édition, n°281

⁴⁶ René Rodière, *droit maritime*, DALLOZ 1981, neuvième édition, n°280

consignataire de la cargaison ne fait que prendre livraison de la marchandise du transporteur maritime et la transporte en magasin. De plus, le consignataire de la cargaison est un commissionnaire qui peut se prévaloir de l'art. 95 C. com.. Ce qui n'est pas le cas pour transitaire car, comme on l'a vu, ce dernier est un mandataire.

Paragraphe 4- Les privilèges du transitaire :

Dans la pratique, pour des raisons commerciales, le transitaire ne constitue guère de sûreté sur les biens de son donneur d'ordre pour garantir le remboursement de ses avances. La question se pose donc de savoir quels privilèges peut-il invoquer en cas de défaillance de son mandant.

Certains auteurs voient en un transitaire un commissionnaire et lui accorde le privilège de l'art. 95 C.com.⁴⁷. Mais cette thèse est fautive car un mandataire, même salarié ne peut en aucune manière être traité comme un commissionnaire car, agissant au nom et pour le compte de son mandant, il n'a pas l'indépendance de celui-ci. C'est pour cela qu'on doit se poser la question sur le bien-fondé de l'art. 1-2 du C. com..

Il faut donc lui reconnaître un droit de rétention sur les marchandises qu'il détient pour contraindre le mandant récalcitrant à payer, sachant que ce droit de rétention ne peut s'exercer que sur les marchandises dont il a la possession et ne s'en est pas encore dessaisi.

Il peut aussi invoquer le privilège général établi par l'art. 2102, 3° C.civ. pour ce qui concerne les frais exposés pour la conservation des marchandises.

Enfin, le transitaire qui a agi en tant que commissionnaire en douane jouit de la subrogation aux droits de l'Administration des douanes instituée par l'art. 245 du Code des douanes.

⁴⁷ C'est seulement en agissant comme commissionnaire en douane que le transitaire est autorisé à user du privilège institué par l'art. 95, mais même dans ce cas, il lui est préférable, à notre avis, d'user de la faculté de substitution aux droits de la Douane.

Pour mieux comprendre le statut du transitaire à Madagascar et pour mieux cerner le problème de confusion qui règne au niveau des professions auxiliaires de transport, il importe d'analyser la réglementation du transit par le droit positif.

Chapitre II :

La réglementation de la profession de transitaire à Madagascar :

Malgré l'effort déployé par les rédacteurs du Code maritime pour donner une définition complète du transitaire, le Code des douanes, de son côté, maintient la confusion entre commissionnaire agréé en douane et transitaire. Cela se manifeste dans la table alphabétique de disposition de code des douanes où les mêmes articles se retrouvent tantôt pour la réglementation de la profession de commissionnaire en douane tantôt pour la réglementation de la profession de transitaire.

Cette confusion est due au fait que Madagascar, étant une île, n'a pas de frontière qui la sépare des pays voisins ; le transport terrestre s'effectue entre les six provinces et on n'a pas besoin de l'intervention d'un transitaire pour accomplir les opérations de dédouanement, d'entreposage... De plus, un seul transporteur terrestre, c'est à dire un transporteur routier ou ferroviaire, peut bien s'occuper du déplacement d'une marchandise même entre les deux extrémités les plus éloignées de l'île sans qu'il ait besoin de se substituer un confrère, d'où le recours à un agent de liaison s'avère inutile.

Les deux professionnels interviennent donc surtout lorsqu'il s'agit d'un transport interne par la voie aérienne ou maritime, ou d'un transport international où les déclarations en douane sont obligatoires⁴⁸.

Néanmoins, la distinction s'impose, ne serait-ce que pour la délimitation des compétences de l'un ou de l'autre auxiliaire de transport : le commissionnaire en douane intervient uniquement pour accomplir des formalités en douane tandis que le transitaire effectue en plus de ces formalités l'entreposage, la livraison...et toutes les autres opérations assurant la liaison entre deux transports.

La réglementation de la profession de commissionnaire en douane, qu'il importe donc d'appliquer aussi aux transitaires qui effectuent des opérations douanières, est prévue par les art. 46, 68 à 76, 245 et 260 du Code des douanes et l'arrêté n°7298/2002 du 25 novembre 2002 portant refonte de l'arrêté n°588 du 17 mars 1961, réglementant la profession de commissionnaire en douane.

⁴⁸ art. 66 du C. des douanes

A l'instar de son homologue français, le commissionnaire en douane malagasy ne peut exercer ses fonctions que sous la condition d'avoir reçu l'agrément du ministère de tutelle.

Mais avant d'aborder la question de l'agrément, il faut parler de la déclaration en douane car c'est pour pouvoir effectuer cette déclaration que la possession d'un agrément est exigée.

Section 1 : La déclaration en douane :

Paragraphe 1 : L'obligation de déclarer :

Selon l'art. 66 al. 1 du code des douanes, toutes les marchandises importées ou exportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail leur assignant un régime douanier.

Et l'alinéa 2 de continuer : « L'exemption des droits et taxes soit à l'entrée, soit à la sortie, ne dispense pas de l'obligation prévue au présent article ».

Cette exigence se comprend pour deux raisons qu'il incombe de noter :

En premier lieu, l'intérêt économique que représentent les taxes douanières pour le pays en voie de développement qu'est Madagascar. En effet, ces taxes font l'objet d'une part importante de recette dans le budget du pays ; contrairement aux pays développés comme les Etats membres de la CEE dans lesquels les frontières fiscales et douanières sont supprimées⁴⁹.

En second lieu, l'entrée ou la sortie de certaines marchandises est prohibée et la déclaration en douane est un moyen de les détecter.

⁴⁹ *traité de droit commercial*, G. Ripert/ R. Roblot, n°2676

Paragraphe 2 : La forme de la déclaration :

A : Principe : l'écrit est exigé :

Quant à la forme de cette déclaration, elle doit être écrite et doit contenir toutes les indications nécessaires pour l'application des mesures douanières, art.77 du Code des douanes. La déclaration en détail doit être signée par le déclarant.

B : Exceptions :

1- la déclaration verbale :

Par exception à ce principe, le directeur des douanes peut autoriser, dans certains cas, le remplacement de la déclaration écrite par une déclaration verbale.

2- La déclaration provisoire :

Aux termes de l'art. 80 du C. des douanes : « Les personnes habilitées à déposer des déclarations en détail, lorsqu'elles ne sont pas en possession des éléments nécessaires pour les établir, peuvent être autorisées à examiner les marchandises avant déclaration et à prélever des échantillons. Elles doivent alors présenter à la douane une déclaration provisoire qui ne peut, en aucun cas, les dispenser de l'obligation de la déclaration en détail ».

La déclaration ainsi formée, lorsqu'elle a été enregistrée par les agents des douanes devient un acte authentique liant le déclarant à l'Administration. C'est pour cela que le déclarant est appelé « commissionnaire en douane » car l'Administration ne se préoccupe pas de l'identité du titulaire de la marchandise mais de celle du déclarant.

Paragraphe 3 : Les personnes habilitées à déclarer les marchandises :

Il y a d'abord le commissionnaire en douane, puis le destinataire ou l'expéditeur réel de la marchandise, et enfin certaines entreprises de transport.

A : Le commissionnaire en douane agréé :

Comme son nom l'indique, ce professionnel doit, sous peine de tomber sous le coup de l'art. 278 du Code, doit avoir obtenu l'agrément de commissionnaire en douane.

B : L'expéditeur ou le destinataire réel de marchandise :

Cette deuxième catégorie est formée par des commerçants ou industriels qui, sans exercer la profession de commissionnaire en douane, effectuent des opérations de douane pour leurs clients. A cette fin, ils doivent obtenir l'autorisation spéciale de dédouaner. Il s'agit d'une autorisation spéciale car elle est limitée quant à sa durée et quant à la nature des opérations et des marchandises auxquelles elle s'applique⁵⁰.

C : Les entreprises de transport exploitées en régie directe par l'Etat :

Ces entreprises peuvent déclarer en détail pour autrui les marchandises qu'elles transportent, sans avoir à obtenir l'agrément de commissionnaire en douane mais sous certaines conditions dont la déclaration auprès du directeur général des établissements qu'elles entendent exploiter, le respect de certaines obligations définies par la loi....

Bien entendu, c'est le commissionnaire en douane qui nous intéresse le plus parmi ces différents déclarants, et il importe donc pour nous de parler de l'agrément.

Section 2 : L'agrément :

Paragraphe 1 : Les conditions d'obtention de l'agrément :

A : La demande d'agrément :

Une demande d'agrément en qualité de commissionnaire en douane, établie sur papier libre, doit être adressée, sous pli recommandé, au directeur général des douanes. Elle doit indiquer la ou les localités sièges du ou des bureaux de douane près desquels l'agrément est sollicité, et être accompagnée de certaines pièces justificatives concernant le pétitionnaire personne physique ou personne morale.

⁵⁰ art. 29 de l'arrêté n°7298/2002

Une déclaration de recette délivrée par le Trésorier Principal certifiant le paiement de la caution sur l'ensemble des localités sollicitées doit, en outre accompagner la demande, art. 5 de l'arrêté n°7298/2002 du 25 novembre 2002.

Le directeur général des douanes accuse réception de la demande et fait procéder à une enquête par les receveurs des douanes de chaque localité intéressée. Ceux-ci peuvent, à cette occasion, exiger du pétitionnaire toutes pièces justificatives, autres que celles désignées ci-dessus, qui leur paraîtraient nécessaires.

B : Le paiement du cautionnement :

Le pétitionnaire doit aussi justifier du paiement du cautionnement qui est fixé à neuf millions de francs malagasy si la demande d'agrément comporte l'un des bureaux de douanes de Toamasina, Mahajanga, Antananarivo, Antsiranana, Toliara ou Antsirabe et à trois millions de francs malagasy si la demande ne comporte que les autres localités. Ce cautionnement peut être affecté au paiement des sommes de toute nature dont l'intéressé pourrait être redevable envers le service des douanes.

Outre ce cautionnement, le pétitionnaire doit aussi justifier de l'obtention de la garantie d'une caution agréée par le directeur général des douanes ou d'une garantie bancaire. Le montant de cette garantie est de quinze millions de francs malagasy pour les premières localités susvisées et de cinq millions de francs malagasy pour les autres.

Si toutes ces conditions sont remplies, l'agrément est accordé par le Ministre chargé des Douanes pour une durée indéterminée.

Paragraphe 2 : Le retrait de l'agrément :

Selon l'art. 17 de l'arrêté n°7298 du 25 novembre 2002, le retrait général ou local de l'agrément est prononcé par décision du Ministre chargé des douanes sur la proposition du directeur général des douanes, après avis de la ou des Chambres de Commerce des localités intéressées pour des raisons de moralité constituées par des opérations délictueuses graves ou répétées.

Les Chambres de commerce intéressées peuvent également provoquer la procédure de retrait, par voie de proposition adressée au directeur des douanes dans les cas prévus par leurs règlements intérieurs.

Après la déclaration en douane et l'agrément, l'étude des tarifs des rémunérations des commissionnaires agréés en douane présente aussi un intérêt important.

Section 3 : Les tarifs des rémunérations des commissionnaires agréés en douane :

« Les tarifs que les commissionnaires en douane agréés sont autorisés à percevoir sont fixés par décision d'homologation de la commission centrale des prix, prise sur avis du ou des groupements professionnels des commissionnaires agréés en douane», art.15 de l'arrêté n°7298/2002.

Le G. P. C. A. D. est donc l'organe consultatif en matière de tarifs des commissionnaires en douane, et c'est un des intérêts qui restent de son institution car son rôle a été amoindri depuis l'adoption de l'arrêté de 2002.

Pour conclure, il faut remarquer que les commissionnaires en douane agréés sont responsables des opérations en douane effectuées par leurs soins et que des peines d'emprisonnement sont même prévues à leur rencontre en cas de faute personnelle, art. 260 du Code des douanes.

Transitaires et commissionnaires en douane ont donc essentiellement pour obligation, du moins à Madagascar, le dédouanement des marchandises selon les ordres reçus de leurs mandants. Mais à côté de ces intermédiaires dont le rôle et la compétence sont délimités territorialement, il y a le commissionnaire de transport dont l'obligation et la responsabilité sont, au contraire, plus importantes.

DEUXIÈME PARTIE :

LE COMMISSIONNAIRE DE
TRANSPORT,

UN ORGANISATEUR :

La commission de transport est une entreprise née de la professionnalisation de la commission mais dont le régime est très différent des autres entreprises de commission, comme la commission à la vente, la commission à l'achat. La particularité de cette entreprise est due à l'évolution du commerce en général et du service rendu par le commerçant qui s'est engagé à s'occuper de la totalité de l'opération de transport.

Le commissionnaire de transport est aussi à distinguer des autres auxiliaires de transport et auxiliaires de la cargaison car, contrairement à ces derniers, la mission du commissionnaire de transport est plus large et sa responsabilité aggravée.

En droit malagasy, comme en droit français, la commission de transport est régie par les articles 95 et suivants du C. com. et la disposition de ces articles est une des sources de confusion entre la commission de transport et le transport proprement dit car dans le titre sixième « du gage et des commissionnaires », le législateur a consacré une section entière au voiturier.

Enfin, à Madagascar, comme la profession de commissionnaire de transport n'est pas réglementée, les activités du commissionnaire de transport sont exercées par commodité par les autres auxiliaires de transport.

D'où, il importe de voir en premier lieu l'originalité de la commission de transport par rapport aux autres commissionnaires et par rapport aux autres entreprises de transport et auxiliaires de transport, et en second lieu d'analyser le cas particulier de Madagascar.

Chapitre I :

L'originalité de la commission de
transport :

La commission de transport est originale en ce sens qu'elle présente des particularités par rapport à la commission ordinaire et par rapport aux autres entreprises de transport et auxiliaires de transport.

Section 1 : Le droit commun de la commission :

Le droit commun de la commission est prévu par les art. 94 et 95 du C. com. malagasy qui ne sont que la reproduction des mêmes articles du C. com. français.

«Le commissionnaire est un commerçant dont la profession est de faire des opérations commerciales pour le compte d'un autre commerçant mais en son propre nom ». C'est une définition que la doctrine⁵¹ a tirée de la combinaison des art. 94 et 632 du C. com. français⁵².

En effet, l'art. 632 du C. com. répute actes de commerce toute entreprise de commission, et c'est ce qui constitue la première différence entre commissionnaire et mandataire car le mandat est en principe gratuit. Il est à rappeler que si on étudie le contrat de commission, c'est toujours par rapport au mandat, et la comparaison est d'autant plus importante que le commissionnaire de transport et le transitaire sont respectivement un commissionnaire et un mandataire.

Paragraphe 1 : La formation du contrat de commission :

Comme le mandataire, le commissionnaire agit pour le compte et le profit d'une autre personne ; mais à la différence du mandataire, le commissionnaire agit en son propre nom ou sous un nom commercial, et c'est cette indépendance qui va guider tout le droit de la commission.

A : Les parties au contrat :

En premier lieu, il y a le commettant. C'est celui qui donne l'ordre au commissionnaire d'agir pour son compte. Normalement, c'est un commerçant qui, ne pouvant pas approcher sa clientèle, a besoin du service d'un commissionnaire pour le faire à sa place.

⁵¹ G. Ripert/ R. Roblot, *Traité de droit commercial*, Tome 2, 16^e édition (2000), n°2632

⁵² devenu l'art. 1-2 du C. com. malagasy

A côté du commettant, il y a le commissionnaire qui est un autre commerçant spécialisé dans la passation d'un acte juridique pour le compte d'un commettant mais en son propre nom. Le commissionnaire, contrairement au mandataire, est partie au contrat et devient personnellement créancier ou débiteur.

La formation du contrat de commission doit obéir à certaines exigences, notamment le consentement et la capacité des parties et à l'instar du mandat, la contrepartie est interdite en matière de commission.

L'incapacité spéciale du commissionnaire :

Il s'agit du commissionnaire contrepartiste. Même si la contrepartie n'est pas juridiquement prohibée en matière de commission, elle présente un grand danger pour le commettant car l'acte sera conclu non pas dans son intérêt mais dans l'intérêt du commissionnaire.

Le problème de la commission double peut aussi être invoqué, en ce sens que le commissionnaire représente les intérêts contradictoires de deux parties, notamment le vendeur et l'acheteur.

Comme tous les contrats, le contrat de commission est destiné à produire les effets escomptés par les parties.

B : L'objet du contrat :

Le commissionnaire fait des opérations commerciales pour le compte d'un autre commerçant mais en son nom personnel.

C : Forme et preuve du contrat :

Puisqu'il s'agit d'un acte commercial, l'écrit n'est ni une condition de validité ni un moyen de preuve obligatoire en matière de commission. On applique ici la liberté des preuves qui permet au juge d'admettre même l'acceptation tacite du commissionnaire qui exécute l'opération sans la refuser expressément.

Paragraphe 2 : Les effets de la commission :

Ces effets sont les obligations respectives du commettant et du commissionnaire.

A : Les obligations du commissionnaire :

1- L'exécution du contrat :

Le commissionnaire est tenu de conclure le contrat pour lequel il a été commissionné. Il est responsable de l'inexécution de cette opération.

Pour mieux comprendre le problème de l'exécution, il faut répondre à plusieurs questions, notamment :

a- Qui exécute ?

C'est le commissionnaire car il y a une part d'intuitus personae dans la commission malgré son caractère commercial. Le commissionnaire est un commerçant spécialisé dans telle ou telle opération mais cela ne le dispense pas de l'obligation de suivre les ordres de son commettant.

Par exception à ce principe, la faculté de substitution est accordée au commissionnaire dans le cadre de la sous-commission. La question se pose donc de savoir si le commettant dispose d'une action directe contre le débiteur de son commissionnaire. En l'absence de texte, la réponse est négative. Mais il en va différemment en matière de commission de transport⁵³. Ce qui constitue une des particularités de la commission de transport par rapport aux autres contrats de commission.

Par contre, l'action oblique est admise par application de l'art. 1166 du C. civ.

b- Comment exécuter ?

Le commissionnaire, bien qu'indépendant, doit suivre les ordres de son commettant lorsque ces ordres sont impératifs. Par contre, il dispose d'une marge de manœuvre lorsque ces ordres sont indicatifs. Mais l'inexécution des ordres impératifs ne peut pas

⁵³ art. 101 C. com.

être reprochée au commissionnaire lorsque le contrat conclu n'a pas lésé le commettant et lui a été, au contraire, bénéfique.

Etant professionnel, le commissionnaire est tenu d'une obligation de diligence. Il doit apporter beaucoup de soin à toutes les opérations que lui confie son commettant.

Enfin, comme tout contractant, le commissionnaire est tenu d'une obligation de loyauté. La bonne foi ne s'entend pas uniquement de l'obligation d'information du cocontractant mais aussi de la passation du contrat dans l'intérêt du seul commettant, c'est à dire l'obligation de ne pas se porter contrepartie.

c- Obligation de résultat ou de moyen ?

Tout dépend de la mission confiée ; si la passation de l'opération ne comporte aucun aléa, il est loisible d'attendre du commissionnaire un résultat précis, par exemple : la passation d'un contrat de vente. Mais il est admis que le commissionnaire de transport est tenu d'une obligation de résultat car il endosse les obligations du transporteur et répond de l'inexécution des opérations aux termes de l'art. 179 de la L.T.G.O.

La convention de ducroire :

« C'est la convention suivant laquelle un commissionnaire se porte garant, à l'égard du commettant, de l'exécution de l'opération par le tiers avec qui il traite »⁵⁴. Cette convention se rencontre surtout dans la commission de vente dans laquelle le commissionnaire prend l'obligation de régler le prix. Le ducroire est donc accessoire à un contrat de commission mais ce n'est pas un cautionnement car c'est le commissionnaire et non le tiers qui est le débiteur principal. L'intérêt de cette convention se trouve dans l'augmentation de la commission due au commissionnaire ducroire.

Dans la commission de transport, le ducroire est sous-entendu en raison de l'emploi répété du terme « garant » dans les art. 97 et 98 C. com..

⁵⁴ Dictionnaire *Le petit Larousse*, 1993

La responsabilité du commissionnaire :

Le commissionnaire étant tenu de conclure l'opération pour laquelle il a été commissionné, il est responsable de l'inexécution des ordres qu'il a reçus. Il est aussi responsable des fautes qu'il commet dans leur exécution.

Tout comme celui du mandat, le mécanisme de la commission s'effectue en deux étapes, les relations entre le commettant et le commissionnaire sont ainsi régies par les règles du mandat. C'est dans la passation de l'acte avec le tiers que son obligation de commissionnaire s'apprécie véritablement en ce sens qu'il le passe en son propre nom. En effet, il endosse une double responsabilité envers le tiers : une responsabilité contractuelle et une responsabilité professionnelle car le commissionnaire est un commerçant.

Si plusieurs commissionnaires sont chargés d'une même opération, la solidarité se présume entre eux.

L'action en responsabilité :

La commission étant un acte de commerce, la prescription applicable est celle de cinq ans, art. 379 de la L. T. G. O..

2- Rendre compte :

Après exécution du contrat, une obligation de rendre compte pèse sur le commissionnaire car il agit non pour son propre compte mais pour le compte de son commettant donneur d'ordre.

C'est une règle admise pour tout intermédiaire agissant dans l'intérêt d'autrui. Même si aucun texte ne la consacre en matière de commission, cette obligation se manifeste dans l'information du donneur d'ordre afin de garantir l'intégrité du commissionnaire.

B : Les obligations du commettant :

En premier lieu, le commettant doit donner au commissionnaire les moyens de passer le contrat envisagé puisque les effets de la commission vont retomber sur lui et c'est lui seul qui va en tirer profit.

Puisque le contrat de commission est commercial, la principale obligation du commettant est de rétribuer le commissionnaire du service qu'il a rendu. Cette rémunération, appelée « commission » est le plus souvent forfaitaire.

Mais en sus de la rémunération, le commettant doit aussi indemniser le commissionnaire des pertes qu'il a essuyées dans l'exécution de l'opération et lui rembourser les avances qu'il a effectuées.

Pour le garantir de toutes ces créances, un privilège a été institué par l'art.95 C.com. et ce privilège vaut pour tout commissionnaire. Mais avant d'en étudier la teneur, force est d'admettre qu'il y a une similitude entre le privilège du mandataire et celui du commissionnaire car ce dernier a aussi un droit de rétention sur les choses appartenant au commettant et un privilège pour frais de conservation.

Le privilège de l'art. 95 C. com... :

L'art. 95 C. com. français, dans sa nouvelle rédaction⁵⁵ qui n'est pas applicable à Madagascar, dispose que : « Le commissionnaire a privilège sur la valeur de la marchandise faisant l'objet de son obligation et sur les documents qui s'y rapportent pour toutes ses créances de commission sur son commettant, même nées à l'occasion d'opérations antérieures.

Dans la créance privilégiée du commissionnaire sont compris, avec le principal, les intérêts, commissions et frais accessoires ».

⁵⁵ L. n°98-69 du 6 février 1998

D'après ce texte, sont garanties toutes les créances du commissionnaire sur son commettant, c'est à dire le principal, les intérêts, ... même celles qui se rattachent à des opérations antérieures. Il n'est donc plus exigé que les frais engagés par le commissionnaire correspondent à la détention de la marchandise comme le souligne l'ancien art. 95⁵⁶ qui est applicable à Madagascar.

Quant à l'objet du privilège, sont grevées toutes les marchandises sur lesquelles porte la mission du commissionnaire. Il peut donc exercer son droit de rétention sur ces biens jusqu'à complet paiement de sa créance. Seulement, ces objets doivent appartenir à son commettant et non à un tiers.

En ce qui concerne les titulaires de ce privilège, tout commissionnaire peut l'invoquer, c'est à dire du commissionnaire vendeur au commissionnaire de transport... mais seulement le commissionnaire.

Enfin, le privilège de l'art. 95 a un rang de préférence opposable à tous les autres créanciers, du moins tant que le commissionnaire ne se dessaisit pas de l'objet du privilège. En effet, si le commissionnaire se dessaisit de la marchandise ou du document et procède à la réalisation, il sera primé par d'autres créanciers, notamment l'Administration fiscale. Par contre, la procédure de l'attribution judiciaire en propriété prévue par l'art. 2078 du C. civ. lui est préférable et lui permet d'acquérir le bien en contrepartie de sa créance.

Paragraphe 3 : La fin de la commission :

Comme le mandat, la commission est un contrat conclu intuitu personae malgré son caractère commercial, et cette considération de la personne va guider le régime de l'extinction du contrat.

D'abord, en ce qui concerne le décès de l'une des parties, cela va entraîner l'extinction du contrat.

⁵⁶ L. du 23 mai 1863

A l'instar du mandat, la faillite et le règlement judiciaire vont aussi mettre fin à la commission⁵⁷. En revanche, la loi française du 25 janvier 1985 opère une réforme en matière de procédure collective. Aux termes de l'art. 37 al. 7 de la loi de 1985 : « Nonobstant toute disposition légale, ... aucune résiliation ou résolution du contrat ne peut résulter du seul fait de l'ouverture d'une procédure de redressement judiciaire ». Cet article affirme la volonté du législateur français de maintenir les contrats en cours afin d'assurer le sauvetage de l'entreprise.

Quant à la révocation du commettant et à la renonciation du commissionnaire, elles s'appliquent d'une manière délicate car, étant commercial, le contrat de commission est aussi conclu dans l'intérêt du commissionnaire et le régime de révocation semblable à celui du mandat d'intérêt commun est ici admis.

L'étude du droit commun de la commission ainsi abordée permet d'expliquer le fonctionnement de l'entreprise de commission de transport, qui fait l'objet d'innombrables problèmes de confusion et d'incompréhension.

Section 2 : Le commissionnaire de transport : mission plus large et responsabilité aggravée :

Le commissionnaire de transport, étant chargé d'organiser le transport de la marchandise de bout en bout, voit sa responsabilité augmentée à la mesure de cette mission.

Paragraphe 1 : La formation du contrat :

Le contrat de commission de transport est un contrat consensuel qui se forme entre le commissionnaire de transport et son client.

A- Les parties au contrat :

1- D'un côté, il y a le commettant. C'est le client, un commerçant ou un simple particulier, qui charge le commissionnaire de transport d'organiser et de soigner le transport de sa marchandise. Il ne se soucie ni de la voie ni du moyen de transport utilisés

⁵⁷ art. 147 de la L. T. G. O. pour le mandat

pour l'acheminement de celle-ci d'un point à un autre. Il s'est adressé à un professionnel qui a accepté de le faire avec une entière liberté mais aussi avec les obligations et responsabilités qui en découlent.

2- D'un autre côté, il y a le commissionnaire de transport. C'est un professionnel qui s'est spécialisé dans l'organisation du transport ; il connaît les voies et les moyens appropriés pour faire parvenir tel genre de marchandise à telle destination, dans un délai déterminé. Pour cela, il choisit les transporteurs et conclut avec eux, en son nom personnel, les contrats de transports ; il effectue les opérations de dédouanement, d'entreposage...mais la faculté de substitution est aussi accordée au commissionnaire de transport selon l'art. 99 du C. com..

3- Lorsque le commissionnaire de transport originaire a choisi de se décharger d'une partie de son obligation et s'adresse à un confrère pour le faire, il y a intervention d'un troisième personnage : c'est le sous commissionnaire que le C. com. qualifie de commissionnaire intermédiaire.

Les parties au contrat sont ainsi déterminées, mais la question se pose de savoir pour quelle raison elles choisissent et concluent le contrat de commission de transport.

B- L'objet du contrat : organiser le transport :

1- Il s'agit pour le commissionnaire de transport d'accomplir les actes juridiques nécessaires pour l'acheminement d'une marchandise d'un bout à un autre : il va conclure le contrat de transport, d'entreposage, de dédouanement,... en son propre nom mais pour le compte du commettant.

Pour plus de précision, le commissionnaire de transport ne va pas assurer lui-même le transport de bout en bout, il se borne à le faire exécuter. Il n'est pas un transporteur.

Seulement, l'exécution du transport sur une petite partie du trajet, par exemple en cas de transbordement, est permise au commissionnaire de transport. Il faut donc que

l'exécution de ce transport soit accessoire à l'obligation principale du commissionnaire de transport qu'est l'organisation du transport.

Néanmoins, pour cette partie du trajet, le commissionnaire de transport doit être traité comme un transporteur et il va endosser les obligations et les responsabilités du transporteur.

C- La forme du contrat :

C'est un contrat consensuel que la loi, c'est-à-dire le C. com., ne soumet à aucune forme spéciale. Ce contrat est commercial pour le commissionnaire et mixte lorsque le commettant n'est pas un commerçant ou lorsque le contrat ne répond pas au commerce de celui-ci.

Dans la pratique française, le contrat de commission de transport est conclu sur la base de modèles établis par les syndicats ou fédérations de commissionnaires. Entre commerçants, il est souvent verbal, conclu même par téléphone⁵⁸.

Paragraphe 2 : Les effets du contrat de commission de transport :

Le contrat de commission de transport est destiné à créer des obligations entre les parties.

A. Les obligations du commissionnaire de transport :

1- Le commissionnaire de transport est appelé à organiser le transport de bout en bout. Il conclut tous les contrats relatifs à l'acheminement d'une marchandise d'un point à un autre, notamment les contrats de transport. Pour cela, il dispose d'une entière liberté du choix des voies et moyens, et c'est ce qui caractérise le contrat de commission de transport des autres contrats comme le transit. Seulement, il a été jugé que le commissionnaire de transport garde sa qualité dans le cas où le moyen de transport est

⁵⁸ Rodière, *droit des transports terrestres et aériens*, DALLOZ, 1981, n°294

imposé par les circonstances⁵⁹. Ce qui signifie que seul l'ordre du commettant peut disqualifier le contrat de commission de transport.

2- La question se pose aussi de savoir si le commissionnaire de transport est tenu d'une obligation de moyens ou d'une obligation de résultat.

L'emploi répété du terme « garant » dans les art. 97, 98, et 99 C. com. fait présumer l'existence d'une obligation de résultat et, plus encore, une présomption de responsabilité qui pèse sur le commissionnaire de transport. Certains auteurs s'accordent même à dire que le commissionnaire de transport est un commissionnaire ducroire⁶⁰.

A part la liberté du commissionnaire de transport dans le choix des voies et moyens de transport, sa double responsabilité le distingue aussi de tous les autres intervenants dans le transport de marchandises.

B- La double responsabilité du commissionnaire de transport :

Le commissionnaire de transport est responsable non seulement de ses faits personnels mais aussi de ses substitués auxquels il adresse la marchandise.

1- La responsabilité du fait personnel :

Le commissionnaire de transport est responsable de l'inexécution de ses obligations. Il est responsable des dommages et vols survenus dans ses établissements car il est tenu d'une obligation de garde et de conservation ; il est responsable d'avoir dirigé un envoi sur une destination erronée, d'avoir mal rédigé le document de transport : il est responsable du retard, des avaries et des pertes subies par la marchandise disposent les art. 97 et 98 du C. com.. Il est donc tenu d'une obligation de résultat, avec son corollaire habituel qu'est la présomption de responsabilité

⁵⁹ *Lamy transport*, sous la direction de M. Pierre Brunat, édité par la société Lamy S.A. ,mars 1988, édition n° 2351, n°3010 :par exemple : La qualité de commissionnaire doit être maintenue à l'entreprise qui se trouve contrainte de recourir aux services d'un acconier d'Etat jouissant d'un monopole légal.

⁶⁰ Comme LYON-CAEN et RENAULT (Traité, III, n°450), rapporté par G. Ripert et R. Roblot, traité de droit commercial, n°2654

On va donc retrouver ici les trois règles de base du mécanisme de la présomption de responsabilité ⁶¹:

- Le commettant n'a pas à prouver la faute du commissionnaire ou de ses substitués en cas de dommage, de perte ou de retard à la livraison.

- Pour se libérer, il ne suffit pas au commissionnaire de démontrer que lui-même ou ses substitués n'ont pas commis de faute ; il doit exciper d'une des causes d'exonération que la loi lui accorde : la force majeure, le vice propre de la marchandise et la faute de l'expéditeur.

- Le doute joue contre le commissionnaire chaque fois qu'il n'arrive pas à prouver que le dommage provient d'une cause de libération à lui accordée.

Bref, le commissionnaire de transport, étant tenu d'une obligation de résultat, est responsable chaque fois qu'il aura manqué à l'un des devoirs généraux de sa profession, qui sont : le respect des instructions de son commettant⁶², l'exécution des opérations en bonne et due forme, la conservation du recours du commettant.

Comme tout professionnel, engage aussi sa responsabilité le commissionnaire de transport qui aura manqué à son devoir de conseil.

2- La responsabilité du fait de ses substitués :

« Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises », art. 99 C. com. .

Une double remarque s'impose :

- D'abord, il ne s'agit pas d'une garantie mais d'une responsabilité car la garantie suppose l'existence d'un débiteur principal, alors que c'est le commissionnaire lui-même qui est le débiteur principal de son client et non ses substitués.

⁶¹ *Lamy transport*, n°3041

⁶² tout en gardant sa liberté de commissionnaire

-Ensuite, il ne s'agit pas seulement des commissionnaires intermédiaires mais aussi de tous les voituriers et autres intervenants dans le transport.

La responsabilité du fait de ses substitués est une contrepartie de la liberté accordée au commissionnaire de transport ; si celui-ci a choisi tel ou tel voiturier, c'est qu'il connaît sa solvabilité et sa compétence.

Seulement, la responsabilité du fait des voituriers et autres intermédiaires n'est pas absolue et elle est soumise à plusieurs conditions :

- Le commissionnaire n'est garant de ses suivants qu'autant qu'ils ne lui ont pas été imposés par son donneur d'ordre. En effet, la qualité de commissionnaire de transport est attribuée à celui qui dispose d'une entière liberté dans le choix de ses substitués. Dans le cas où cette liberté est limitée par l'ordre reçu du commettant, le commissionnaire de transport perd sa qualité pour devenir un simple mandataire, responsable seulement de ses fautes personnelles. Mais il faut remarquer que l'art. 99 C. com. s'applique aux substitués directs et indirects, c'est-à-dire même si l'opérateur fautif n'a pas été choisi directement par le commissionnaire de transport mais par un de ses suivants.

- Le commissionnaire de transport est responsable dans la limite de la responsabilité de ses substitués. Cela signifie que, lorsque le substitué est exonéré de toute responsabilité à raison d'un cas de force majeure⁶³, le commissionnaire l'est pareillement. C'est aussi le cas lorsque le dommage dont le substitué est responsable tombe sous le coup de la limitation légale de responsabilité : le propriétaire de la marchandise ne peut pas réclamer au commissionnaire la différence entre le montant du dommage qu'il a réellement subi et l'indemnité prévue, sachant que la limitation de responsabilité du transporteur est prévue par le C. maritime malagasy dans son article 11. 2. 16. Mais en dehors de cette limitation légale de responsabilité du transporteur, il est aussi reconnu au commissionnaire de transport une limitation conventionnelle de sa responsabilité en vertu de l'art. 98 C. com.

⁶³ Par exemple, lorsqu'il s'agit d'un transporteur, le cas de force majeure est prévu par l'art. 11. 2. 15 du C. maritime malagasy comme cause de libération

- Enfin, le commissionnaire de transport ne peut être recherché sur le terrain quasi-délictuel lorsque ses substitués ou leurs véhicules ont causé un dommage. Ici, on applique le droit commun de la responsabilité civile de l'art. 204 de la L. T. G. O. qui dispose que : « chacun est responsable du dommage causé par sa faute même de négligence ou d'imprudence ».

Malgré la présomption de responsabilité qui pèse sur le commissionnaire, il lui est donc reconnu les mêmes causes légales de libération que celles du transporteur, et celles du transporteur maritime méritent une attention particulière du fait de leur précision et aussi parce que la phase maritime est la phase la plus importante du transport des marchandises surtout en matière internationale.

3- Les causes d'exonération de responsabilité du commissionnaire de transport :

En cas de dommage subi par les marchandises, le commissionnaire de transport peut se dégager de sa responsabilité en invoquant les causes de libération reconnues au transporteur par l'art. 11. 2. 15 du Code maritime malagasy qui sont :

- les fautes nautiques du capitaine ou d'autres préposés maritimes du transporteur. (On peut dire que ces dispositions sont trop favorables au transporteur. En effet, la faute nautique, qui se réfère à la phase maritime du transport, par exemple le mauvais arrimage de la marchandise, suppose une erreur de la part de ceux qui manipulent la marchandise et le propriétaire peut donc être lésé sans pouvoir demander réparation) ;

- les vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable ;

- les faits constituant un cas fortuit ou de force majeure ;

- les grèves ou lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

- le vice propre de la marchandise ou la freinte de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;

- les fautes du chargeur, notamment dans l’emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

- un acte ou une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer, ou encore le déroutement du navire à cette fin ;

- l’état d’innavigabilité du navire, lorsque le transporteur aura fait la preuve de sa diligence raisonnable pour remplir ses obligations définies à l’art. 11. 1. 01 ⁶⁴;

- un incendie, à moins qu’il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ou de ses préposés.

Toutefois, dans tous ces cas exceptés, le chargeur pourra faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus soit à une faute personnelle du transporteur, soit à une faute de ses préposés autre que la faute nautique visée à l’alinéa 1 ci- dessus. Le commissionnaire ne peut pas non plus invoquer une cause d’exonération du transporteur lorsqu’il a commis une faute personnelle.

En sus de ces causes de libération du transporteur, le commissionnaire de transport bénéficie aussi de la limitation de responsabilité reconnue par la loi à celui-ci.

4- La limitation de la responsabilité du commissionnaire de transport :

Aux termes de l’art. 11. 2. 16 al. 1 du code maritime : « A moins que la nature et la valeur des marchandises n’aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur est responsable pour 666,67 DTS par colis ou unité et 2 DTS par kilo de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. Toutefois, le transporteur et le chargeur peuvent convenir d’une somme supérieure ».

⁶⁴ L’art. 11. 1. 01 du Code maritime, relatif aux obligations du transporteur, prévoit que : « Le transporteur maritime est tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

a- Mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu’il doit effectuer et des marchandises qu’il doit transporter ;

b- Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

c- Approprié et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées. »

Le commissionnaire de transport peut donc invoquer cette limitation de responsabilité ; mais bien entendu, le transporteur est privé du bénéfice de la limitation s'il est prouvé que le dommage résulte de sa faute lourde⁶⁵.

Tout comme le régime de la responsabilité, la prescription de l'action contre le commissionnaire de transport épouse aussi celle du transporteur.

5- L'action en responsabilité contre le commissionnaire de transport :

Concernant la prescription de l'action, que ce soit en matière maritime⁶⁶ ou en matière terrestre⁶⁷, et qu'il s'agisse d'une opération à caractère national ou international, c'est la prescription annale qui s'applique. L'action s'éteint donc au-delà de un an de la livraison ou, en cas de perte totale, du jour où la marchandise aurait dû être livrée.

Il en va de même de l'action du commissionnaire de transport contre son client en paiement de sa facture par exemple.

Les titulaires de l'action contre le commissionnaire de transport sont l'expéditeur et le destinataire selon l'art. 101 du C. com. qui dispose que : « La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier ».

L'action en responsabilité contre les substitués du commissionnaire de transport :

Elle est possible selon le même art. 101 C. com. . L'expéditeur, ou le destinataire, dispose d'une action directe contre les transporteurs substitués et le commissionnaire

⁶⁵ Art 11. 2. 17 a du Code maritime

⁶⁶ Art. 11. 2. 24 du Code maritime

⁶⁷ Art. 108 C. com.

intermédiaire, même s'il n'est pas mentionné sur la lettre de voiture, car cette qualité a été prise par le commissionnaire de transport.

Limites de l'action directe :

Cependant, ce droit d'action directe est limité selon *Lamy transport*⁶⁸:

1- Aux transports terrestres intérieurs et aux transports routiers internationaux⁶⁹:

- en transport ferroviaire international, le destinataire figurant en nom sur la lettre de voiture C. I. M. possède seul le droit d'agir contre le chemin de fer pour manquant, avaries ou retard à partir du moment où il a pris livraison ;

- de même, en matière maritime, non seulement l'art. 101 C. com. n'est pas applicable mais le chargeur se voit refuser toute action en indemnisation au profit exclusif du destinataire ou du dernier endossataire du connaissement à ordre ;

- enfin, en transport aérien, le droit d'agir contre le transporteur n'appartient qu'à l'expéditeur et au destinataire mentionnés sur la lettre de transport aérien (art. 30 de la convention de Varsovie).

2- aux actions contre le voiturier et contre le commissionnaire intermédiaire :

En revanche, l'expéditeur et le destinataire n'ont pas de lien contractuel avec les autres prestataires de services substitués non visés par l'art 101 C. com. , par exemple avec un manutentionnaire ou avec un transitaire.

Le commissionnaire est tenu de révéler le nom de ses substitués à son client, si celui-ci en fait la demande, afin de lui permettre d'exercer son droit d'action directe

⁶⁸ *Lamy transport*, n°3057

⁶⁹ Sachant que le transport ferroviaire international ne concerne pas Madagascar

Le commissionnaire et le transporteur assignés conjointement à raison d'une faute du second nommé sont en général condamnés solidairement ou in solidum , ce qui permet au demandeur de réclamer indifféremment à l'un ou à l'autre le paiement de la totalité de la condamnation prononcée à son profit.

Mais le commissionnaire de transport peut toujours se retourner contre le transporteur substitué.

La procédure selon laquelle va s'exercer l'action récursoire :

Pour que l'action du commissionnaire soit recevable⁷⁰, il faut qu'il adopte les deux attitudes suivantes :

- ou il indemnise son client ou s'y engage et assigne ses substitués. L'action du commissionnaire est donc ici une action principale, qu'il doit intenter dans le délai normal de prescription applicable à l'opération ; par exemple : un an lorsqu'il s'agit d'un transporteur terrestre, art. 108 C. com.

- ou il se laisse assigner et appelle ses substitués en garantie. L'action du commissionnaire est cette fois une action récursoire, à intenter dans le délai d'un mois, art. 108 al. 4 C. com.

Mais il faut remarquer que lorsque le commissionnaire intermédiaire ou le transporteur est un étranger, le délai de l'action contre ces substitués découle de leur droit national respectif.

La question doit aussi se poser de savoir quel genre de préjudice le commissionnaire de transport doit indemniser lorsque l'action de son cocontractant est recevable.

⁷⁰ C'est-à-dire pour que son action ne soit pas rejetée pour défaut d'intérêt.

6- Détermination du préjudice indemnisable :

Conformément aux dispositions des art. 1149 à 1151 C. civ., le commissionnaire de transport est tenu à réparer intégralement l'ensemble des éléments de préjudice justifiés, prévisibles et directs.

Mais dans la pratique, puisque l'art. 98 C. com. relatif à la responsabilité du commissionnaire de transport ne formule aucune interdiction semblable à celle de l'art. 103, celui-ci bénéficie des limitations légales d'indemnité applicables à ses substitués et il lui est, en outre, loisible de circonscrire conventionnellement sa responsabilité.

Le contrat de commission de transport étant synallagmatique, le commissionnaire de transport n'est pas le seul à avoir des obligations à exécuter, il reste donc à savoir quelles sont les obligations du commettant.

C- Les obligations du commettant :

La première obligation du commettant est de remettre la marchandise à faire transporter au commissionnaire de transport. Ensuite, puisque ce dernier est un professionnel, les obligations du commettant se ramènent à celles du mandant en matière de transit.

En premier lieu, le commettant doit rémunérer le commissionnaire de transport selon leur convention. Cette rémunération, appelée commission, est le plus souvent forfaitaire.

En second lieu, le commettant doit rembourser les frais et avances effectués par le commissionnaire de transport dans l'exécution des opérations à lui confiées.

Enfin, le commettant doit rembourser le commissionnaire des pertes qu'il a essuyées dans l'organisation du transport.

Pour garantir le commissionnaire de transport de toutes ces créances, la loi, en l'occurrence l'art. 95 C. com., a institué un privilège dont il bénéficie avec tous les autres commissionnaires.

D : Le privilège du commissionnaire de transport :

Aux termes du nouvel art. 95⁷¹ al. 1 C. com. français, qui n'est pas applicable à Madagascar⁷² mais dont les dispositions sont plus protectrices du commissionnaire et méritent une attention particulière, « le commissionnaire a privilège sur la valeur des marchandises faisant l'objet de son obligation et sur les documents qui s'y rapportent pour toutes ses créances de commission sur son commettant, même nées à l'occasion d'opérations antérieures ».

On peut tirer de ces dispositions que le privilège du commissionnaire repose sur l'idée d'une constitution tacite de gage en ce sens que le client remet sa marchandise pour sûreté de sa dette. D'où le régime du privilège du commissionnaire obéit à celui du gage prévu par les art. 2071 et suivants C. civ. Seulement, puisqu'il s'agit d'un gage tacite et aussi d'un gage commercial, l'écrit n'est pas exigé⁷³.

1- Etendue du privilège :

Le privilège garantit la totalité des sommes dues au commissionnaire par son client : le principal, c'est-à-dire la facture, les intérêts, commissions et frais accessoires, c'est-à-dire pour cette dernière catégorie, les dépenses utiles et nécessaires que le créancier a faites pour la conservation du gage⁷⁴.

Concernant les créances antérieures, elles sont aussi garanties par le privilège.

⁷¹ L. n° 98-69 du 6 février 1998

⁷² La loi qui est applicable à Madagascar est celle du 23 mai 1863 car reprise par le C. com. malagasy

⁷³ Art 91 C. com. , cf art. 109 C. com.

⁷⁴ Art. 2080 al. 2 C. civ.

2- Assiette du privilège :

Toutes les marchandises que le commissionnaire détient servent de garantie à ses créances contre son commettant. Le privilège porte également sur les documents relatifs aux marchandises.

Cependant, l'exercice de ce privilège doit obéir à certaines conditions.

3- Conditions d'exercice du privilège :

- Primo, le privilège ne peut être invoqué que par le commissionnaire et pour des opérations de commission. Ce qui signifie que les autres prestataires de service comme le transitaire ou le transporteur ne peut l'invoquer pour pouvoir retenir une marchandise. En sens contraire, le commissionnaire qui a effectué des opérations n'entrant pas dans le cadre de la commission de transport ne peut bénéficier du privilège. Et dans le cas où l'entreprise a des activités multiples⁷⁵, le prestataire de service ayant exercé un droit de rétention sur les marchandises ne peut se retrancher derrière l'art. 95 C. com. que pour les opérations de commission de transport. Concernant la preuve de la qualité de commissionnaire de transport, c'est à l'entreprise qui revendique le privilège d'établir qu'elle avait la qualité de commissionnaire de transport pour les opérations litigieuses, sachant que la possession d'une licence n'est ni une condition suffisante ni une condition nécessaire pour bénéficier du privilège. La qualification d'un contrat dépend des obligations que chacune des parties accepte d'exécuter.

- Secundo, le commissionnaire de transport doit être de bonne foi concernant la notion de propriété des marchandises car seul un propriétaire peut remettre une chose en gage. Par conséquent, est de mauvaise foi le commissionnaire qui sait, lorsqu'il reçoit la marchandise à transporter, qu'elle n'appartient pas à son commettant. La bonne foi consiste donc en l'ignorance du commissionnaire de transport ; et elle doit être appréciée au moment de la conclusion du contrat ou de la remise des marchandises. Quant à la

⁷⁵ Par exemple, une entreprise de transport qui est à la fois commissionnaire de transport et transporteur routier

charge de la preuve, c'est à celui qui conteste le droit du commissionnaire de transport de prouver la mauvaise foi de celui-ci.

- Tertio, il faut qu'il y ait identité entre le débiteur et le donneur d'ordre. Cette condition est exigée pour éviter que le commissionnaire, en exerçant son privilège, mette en cause les droits d'un tiers étranger au contrat, par exemple : le commissionnaire de transport exerce son droit de rétention au préjudice du destinataire alors qu'il est créancier de l'expéditeur remettant..

- Quatro, il faut que les créances du commissionnaire de transport ne soient pas sérieusement contestées. Elles doivent être certaines et exigibles.

- Quinto, le privilège ne subsiste que pendant le temps où les marchandises sont en possession du commissionnaire de transport⁷⁶ ; mais il est admis que la possession s'exerce aussi sur un document comme le connaissement. Néanmoins, les marchandises remises à un entrepôt public ou à un tiers convenu entre les parties restent indiscutablement en la possession du commissionnaire⁷⁷. La condition de la possession conduit à nier le privilège à celui qui s'est dessaisi volontairement de la chose.

4- Attributs du privilège :

Etant créancier gagiste, le commissionnaire de transport peut opposer à tous un droit de rétention qui est son « arme principale »⁷⁸. Il peut retenir la marchandise faisant l'objet de sa mission s'il estime que cela est nécessaire pour obliger son cocontractant récalcitrant à se manifester ; sachant que la rétention du commissionnaire de transport doit être justifiée.

Faisant partie des garanties les plus fortes, il est reconnu au droit de rétention un rang de préférence par rapport aux autres sûretés.

⁷⁶ Il faut remarquer que possession est ici synonyme de détention, c'est-à-dire que le commissionnaire de transport n'a pas l'animus domini.

⁷⁷ Art. 92 C. com.

⁷⁸ *Lamy transport*, n°3152

Le commissionnaire de transport peut opposer son privilège au vendeur, au tiers propriétaire des marchandises, lorsque le commissionnaire est de bonne foi ; et aussi à l'acheteur bénéficiant d'une clause de réserve de propriété qui n'a pas été portée à sa connaissance.

En revanche, le créancier bénéficiant du privilège du conservateur de la chose, comme l'entrepositaire, prime le commissionnaire de transport.

5- La réalisation du gage :

Comme tout créancier gagiste, le commissionnaire bénéficie de deux procédures de réalisation qui sont la vente des marchandises et l'attribution du gage.

La vente des marchandises :

D'après l'art. 93 al. 1 C. com. : « A défaut de paiement à l'échéance, le créancier peut, huit jours après une simple signification faite au débiteur et au tiers bailleur de gage, s'il y en a un, faire procéder à la vente publique des objets donnés en gage ».

Cette vente doit toujours être faite aux enchères publiques et confiée à un courtier, ou à un commissaire priseur pour la vente au détail.

Mais comme le commissionnaire se dessaisit volontairement de la marchandise retenue en la vendant soit de gré à gré soit dans les formes de l'art. 93, il perd son droit de rétention et se trouve primé par d'autres créanciers de son débiteur, bénéficiaires d'un rang préférable. Il est donc conseillé au commissionnaire de transport, afin de ne pas perdre son droit, de demander en justice l'attribution du gage en propriété.

L'attribution du gage :

Le commissionnaire de transport peut aussi demander en justice que le gage, constitué par la marchandise ou le connaissement, lui soit attribué à due concurrence du montant de sa créance, comme le prévoit l'art. 2078 C. civ. . La décision judiciaire, après

avoir fixé le montant de la créance du commissionnaire, désignera un ou plusieurs experts qui détermineront la valeur de la marchandise. Ce n'est qu'après cette estimation qu'interviendra la compensation entre la créance du commissionnaire et le montant de la marchandise.

Il est à souligner que le commissionnaire de transport peut renoncer à son privilège mais il doit le faire de façon formelle.

Dans le même ordre d'idée, le cantonnement, c'est-à-dire la mainlevée partielle, peut être accordé par le juge au débiteur mais il ne faut pas qu'il réduise considérablement le privilège du commissionnaire à tel point que sa garantie soit anéantie.

Un dernier problème, et pas le moindre, se pose en ce qui concerne le privilège du commissionnaire de transport : que se passe-t-il en cas de règlement ou de liquidation judiciaire du débiteur ?

6- Le privilège du commissionnaire de transport face au règlement ou liquidation judiciaire du débiteur⁷⁹ :

Le commissionnaire de transport se trouve dans une situation complexe lorsque son débiteur « commerçant » est en état de cessation de paiement. En effet, l'ouverture de la procédure de règlement judiciaire ou de faillite par le jugement déclaratif opère un dessaisissement du débiteur⁸⁰ commerçant de la gestion et de la disposition de ses biens,

et ce sont les mandataires de justice désignés par le tribunal⁸¹ de commerce qui deviennent les interlocuteurs directs des créanciers, en l'occurrence le commissionnaire de transport. Le créancier doit aussi déclarer sa créance dont le paiement ne s'effectuera pas automatiquement mais en fonction de son rang. Ensuite, les créanciers chirographaires doivent former une masse et le jugement d'ouverture de la procédure de faillite ou de règlement judiciaire rend inopposable à cette masse certains actes du débiteur pendant une

⁷⁹ Livre III C. com. , « des faillites et règlements judiciaires, de la réhabilitation et des banqueroutes et autres infractions en matière de faillite, Ord. n° 62-008 du 31 juillet 1962, J. O. n°236 du 11/8/62, p. 1571 et suivantes, qui a abrogé et remplacé les dispositions du Livre Troisième C. com. (art. 437 à 614-27)

⁸⁰ art. 437 C. com.

⁸¹ art. 444 pour le juge commissaire, art. 461 pour le syndic en cas de faillite et l'administrateur en cas de règlement judiciaire, art. 467 pour les contrôleurs

période déterminée. Enfin, l'exercice de son privilège par le créancier doit suivre une procédure légalement établie.

a- La déclaration de créance :

Aux termes de l'art. 508 al. 1 C. com. : « A partir du jugement prononçant la faillite ou le règlement judiciaire, les créanciers remettent au syndic ou à l'administrateur leurs titres, avec un bordereau indicatif des pièces remises et des sommes réclamées ».

b- La masse des créanciers :

Selon l'art. 474, le jugement déclaratif de règlement judiciaire ou de faillite emporte suspension de toute poursuite individuelle des créanciers chirographaires et c'est la masse des créanciers qui est titulaire de l'action.

c- Les organes de la faillite et du règlement judiciaire :

Le juge- commissaire :

Le juge-commissaire, qui est un membre du tribunal de commerce, a principalement comme fonction de contrôler et d'accélérer les opérations et la gestion de la faillite ou du règlement judiciaire.

Pour cela, il peut entendre le débiteur failli ou admis au règlement judiciaire et ses créanciers ou toute autre personne.

Les syndics et administrateurs au règlement judiciaire :

Ils sont appelés à gérer les biens du débiteur pendant la procédure et aussi de représenter la masse des créanciers. Le syndic se substitue au débiteur dans la procédure de faillite tandis que l'administrateur l'assiste dans la procédure de règlement judiciaire.

Les contrôleurs :

Ils ont pour fonction de vérifier la comptabilité et l'état de situation présenté par le débiteur, ils assistent aussi le juge-commissaire dans sa mission de surveillance des opérations du syndic ou de l'administrateur.

d- Les inopposabilités de la période suspecte :

Selon l'art. 477, les paiements effectués par le débiteur pendant la période suspecte sont inopposables à la masse des créanciers.

Malgré les contraintes imposées par la loi au commissionnaire en cas de faillite ou de règlement judiciaire de son client débiteur, les procédures normales de réalisation de son gage lui sont valablement reconnues.

e- L'apurement de la créance du commissionnaire de transport :

Le syndic ou l'administrateur peut retirer le gage au profit de la masse ou procéder à sa mise en vente ; mais à côté de ces modes de réalisation forcée, plusieurs moyens sont offerts au commissionnaire de transport pour pouvoir rentrer dans son droit.

- Les cas de réalisation forcée :

Le retrait du gage :

L'art. 526 C. com. stipule que : « Le syndic ou l'administrateur peut, à toute époque, avec l'autorisation du juge-commissaire, retirer les gages au profit de la masse en remboursant la dette ».

Le mieux est donc ici pour le commissionnaire d'exiger le paiement comptant pour éviter qu'un second problème de règlement s'ajoute au premier.

La vente forcée :

Dans le cas où le gage n'est pas retiré, il en est prévu la vente publique forcée :

- le créancier est tenu, sur mise en demeure du syndic ou de l'administrateur, de réaliser son gage dans les formes légales

- à défaut, le syndic ou l'administrateur peut, sous l'autorisation du juge-commissaire, procéder à la vente

- Réalisation du gage à l'initiative du commissionnaire :

Sitôt sa créance déclarée, le commissionnaire de transport peut utiliser l'une ou l'autre des deux procédures qui suivent :

La vente selon l'art. 93 C. com. :

Le commissionnaire de transport se gardera bien d'utiliser cette procédure, la perte du droit de rétention qu'elle entraîne peut le préjudicier.

L'attribution du gage selon l'art. 2078 C. civ. :

En optant pour cette deuxième procédure, le commissionnaire de transport ne perd pas son droit de rétention et conserve son privilège.

En droit français, la loi applicable actuellement en matière de faillite est celle du 25 janvier 1985⁸² (Loi n°85-98 du 25 janvier 1985) qui a abrogé celle du 13 juillet 1967.

Cette loi opère des innovations en matière de procédure de faillite ou de «redressement » judiciaire et celles qui peuvent intéresser le commissionnaire de transport sont les suivantes :

- La suppression de la masse des créanciers : tous les créanciers, privilégiés ou chirographaires sont représentés par le représentant des créanciers ;
- Le syndic, pièce maîtresse de l'ancienne procédure, disparaît : les fonctions qu'il exerçait sont réparties dans la nouvelle procédure entre trois catégories de mandataires de justice :

L'administrateur, qui, dans le cadre de la procédure de redressement judiciaire, va assister ou surveiller le débiteur ou assurer, entièrement ou en partie, l'administration de l'entreprise ;

Le représentant des créanciers, chargé notamment de recevoir les déclarations des créances ;

Le mandataire liquidateur, qui représente les créanciers et procède à la liquidation judiciaire des biens du débiteur lorsqu'un plan de redressement n'a pu être établi ou qu'il n'a pu être respecté.

D'après tout ce qui a été dit, et pour mettre en exergue l'originalité de la commission de transport, il est nécessaire de faire la distinction entre le commissionnaire de transport et les autres intervenants dans le transport de marchandises ; distinction qui

⁸²*Lamy transport*, n° 3163 à 3194

s'impose dans le but de définir les éléments caractéristiques de la commission de transport.

Section 3 : Les professions voisines de la commission de transport :

Bien que le transitaire soit l'intermédiaire dont la mission est la plus proche de celle du commissionnaire de transport, la comparaison entre ce dernier et les autres professionnels s'avère pertinente car des ressemblances peuvent exister et engendrer d'autres problèmes de confusion.

Paragraphe 1 : Le transporteur routier :

Au début du 19^e siècle, l'évolution du commerce dans le monde a engendré la multiplication des professions auxiliaires de transport ; et en France, c'est là qu'est née la commission de transport. Mais le problème se pose depuis que le législateur français, en rédigeant le C. com.⁸³, a décidé d'insérer, dans une section intitulée « du gage et de la commission » l'étude du transport routier de marchandise⁸⁴. En effet, une importante entreprise de transport ou de taille moyenne peut proposer à ses clients d'effectuer le transport routier des marchandises ou d'organiser tout le transport de bout en bout. Il y a donc dans le premier cas transport pur et simple de marchandises et dans le second, une opération de commission de transport. D'où l'importance de la distinction entre les deux activités car l'attribution incorrecte de telle ou telle qualité à un professionnel peut être lourde de conséquence.

A- Opération matérielle et acte juridique :

Le transporteur, comme son nom l'indique, se charge du déplacement de la marchandise d'un point déterminé à un autre. Il effectue donc une opération matérielle ; et, dans ce cas, s'il est, par exemple, chargé par son client vendeur de recevoir le prix de la marchandise de la part du destinataire, cet acte juridique doit être accessoire au transport proprement dit.

⁸³ Ce même problème peut aussi se rencontrer à Madagascar car le législateur malagasy a repris ces mêmes textes.

⁸⁴ art. 101 et suivants du C. com.

Par contre, le commissionnaire de transport, étant chargé d'organiser le transport de bout en bout, effectue des actes juridiques. Il passe des contrats avec les transporteurs, les entrepositaires, les assureurs... ; il effectue les formalités douanières... Et comme le transporteur, le commissionnaire de transport garde sa qualité si l'exécution de l'opération matérielle est accessoire, en ce sens que le déplacement ne s'effectue que sur une petite partie du trajet. Mais il est à signaler que le commissionnaire de transport est traité comme un transporteur dans cette partie du trajet, c'est-à-dire qu'il doit endosser les responsabilités du transporteur et respecter la réglementation de la profession.

En outre, la distinction entre commissionnaire de transport et transporteur présente des intérêts non négligeables et il importe de les analyser.

B- Intérêts de la distinction :

- En premier lieu, l'exonération de responsabilité est permise au commissionnaire de transport, art. 98 C. com., mais pas au transporteur, art. 103 C. com.. Par contre, le transporteur n'est responsable que du transport à lui confié en ce sens que sa responsabilité est limitée au trajet qu'il a effectué tandis que le commissionnaire de transport est responsable des transports succédant à son intervention, notamment s'il a choisi le transporteur subséquent.

- Ensuite, le commissionnaire de transport ne peut pas se prévaloir à titre personnel et direct de la fin de non recevoir de l'art. 105 C. com.. En effet, la forclusion est stipulée dans l'intérêt du transporteur routier et dans le cas où il perd le bénéfice, le commissionnaire de transport ne peut plus l'invoquer.

Ici, une remarque s'impose concernant la réglementation du transport routier de marchandises à Madagascar. Depuis l'indépendance, aucune loi ne régit ce transport car ni la loi sur la coordination des transports⁸⁵ ni aucune loi institutionnelle n'en parle ; seul le C. com., dans ces art. 101 et suivants, prévoit que le document à établir par le voiturier est la lettre de voiture, avec ses mentions obligatoires. D'où, dans la pratique, on ne conçoit pas quel lien existe entre le document établi par le transporteur routier et la

⁸⁵ Ordonnance n°60-060 relative à la coordination des transports (J. O. R. M. n°109 du 23 juillet 1960 page 1252)

lettre de voiture. Pourtant, cette inexistence de texte peut aggraver le problème de confusion qui existe déjà entre le transporteur routier et le commissionnaire de transport car on ne sait plus, d'après le document qu'elle établit, en quelle qualité l'entreprise a traité l'opération.

- Enfin, le transporteur ne peut pas invoquer l'art. 95 C. com. pour pouvoir retenir des marchandises appartenant à son client. En effet, ce privilège est institué uniquement au bénéfice du commissionnaire.

L'existence d'un autre professionnel agissant dans le transport international de marchandises pose aussi le problème, mais d'une autre façon, en ce sens que celui-ci n'est pas seulement confondu avec un commissionnaire de transport mais il exécute véritablement ses activités. Il s'agit du déménageur.

Paragraphe 2 : Le déménageur :

Les entreprises de déménagement, ayant pour fonction d'emballer des meubles et de les transporter ou les faire transporter vers un autre pays, sont soit des transporteurs soit des commissionnaires de transport, mais c'est surtout en tant que commissionnaires de transport qu'elles agissent. Ces entreprises existent aussi à Madagascar mais elles ne tombent non plus sous le coup d'aucune réglementation.

Le dernier professionnel qui mérite une attention particulière, et fait l'objet d'innombrables arrêts⁸⁶, est le transitaire.

Paragraphe 3 : Le transitaire :

Le transitaire, ce mandataire professionnel, n'est pas, comme on l'a vu et réitéré à plusieurs reprises, un commissionnaire de transport. Sa mission est limitée à la représentation de son client à la réception, au dédouanement, à la conservation et à la réexpédition de la marchandise. Il ne fait donc que suivre les instructions de son client et il n'a pas la liberté du commissionnaire de transport.

⁸⁶ par exemple : C.A. d'Antananarivo, Ch. com., 9 avril 1998, La compagnie d'assurances Aro contre la société SOMIFRERE

La distinction entre les deux professionnels présente pourtant des intérêts considérables dont voici la teneur :

1- Le commissionnaire de transport, d'après les dispositions des art. 97 à 99 C. com., est tenu d'une obligation de résultat. C'est donc à lui de prouver que l'inexécution de sa mission est due à une cause extérieure qui lui a été inévitable tandis que le transitaire peut se contenter d'attendre de son client la preuve de la cause de l'inexécution de la sienne.

2- Si le transitaire n'est responsable, comme tout mandataire, que de son fait personnel, le commissionnaire de transport, quant à lui, est responsable non seulement de son fait personnel mais aussi de ceux à qui il a confié l'exécution des opérations.

3- Un troisième critère de distinction, qui présente aussi un certain intérêt, est la rémunération. La rémunération du commissionnaire de transport est forfaitaire tandis que celle du transitaire prend la forme d'un pourcentage calculé sur les droits de douane et les frais avancés par celui-ci dans l'intérêt du client.

4- La prescription de l'action contre le commissionnaire de transport n'est pas non plus la même que celle du transitaire. Aux termes de l'art. 108 C. com., la prescription de l'action contre le commissionnaire de transport est de un an tandis que celle de l'action contre le transitaire est de 5 ans, art. 379 de la L. T. G. O.

5- Enfin, les privilèges accordés aux deux professionnels ne sont pas les mêmes. Si le transitaire bénéficie d'une subrogation aux droits de la douane⁸⁷, c'est-à-dire qu'il va primer tous les autres créanciers en cas de réalisation du privilège, le commissionnaire de transport bénéficie d'un droit de rétention sur les marchandises faisant l'objet de ses obligations⁸⁸.

⁸⁷ art. 245 C. des Douanes

⁸⁸ art. 95 C. com.

Pourtant, la confusion entre transitaire et commissionnaire de transport existe encore à Madagascar et il importe d'en connaître les différentes causes et d'apporter des solutions.

Chapitre II :

Le cas particulier de Madagascar

Comme il a été susvisé, malgré la confusion qui règne à Madagascar au niveau des professions du commissionnaire de transport et des autres prestataires de service comme le transporteur, le déménageur..., c'est celle qui existe entre le transitaire et le commissionnaire de transport qui est la plus flagrante. Pourtant, assigner à un auxiliaire de transport la qualité de commissionnaire peut avoir de lourdes conséquences au niveau des responsabilités. Il est donc important, voire primordial, afin d'éradiquer cette confusion, d'en rechercher les causes ; ensuite, d'analyser les manifestations du problème dans la pratique et enfin, d'en apporter des solutions jugées adéquates à la situation à Madagascar.

Section 1 : Les causes de la confusion :

L'origine du problème se situe au niveau des textes :

- D'abord, la profession de commissionnaire de transport à Madagascar n'est pas réglementée. La reprise des dispositions du C. com. français, en l'occurrence celles des art. 95 et suivants, qui prévoient l'existence et le régime de la commission de transport, n'a pas été suivie par l'adoption d'un décret qui réglemente la profession ; et ce sont les transitaires, dont la profession est réglementée en partie⁸⁹ qui agissent en tant que commissionnaire de transport, tout en gardant leur qualité ;

- Ensuite, les dispositions des textes qui existent tendent à aggraver la situation en raison de leur obscurité et de leur imperfection.

Paragraphe 1 : L'insuffisance de texte en droit malagasy :

Il s'agit ici de la réglementation de la profession de commissionnaire de transport : on ne sait pas dans quel cas il y a exactement commission de transport car aucun document n'est exigé pour l'exercice de cette profession, et les autres conditions nécessaires pour pouvoir créer une entreprise de commission de transport restent inconnues.

Pour faire le parallèle avec le droit français, la réglementation française est prévue par le décret n°61. 679 du 30 juin 1961⁹⁰ dont il importe d'analyser la teneur⁹¹ afin, éventuellement, de trouver une solution adaptée à la situation à Madagascar.

En premier lieu, le décret français définit quelles sont les activités réglementées de commissionnaire de transport. Ensuite, il prévoit la réglementation de base, c'est-à-dire les conditions exigées pour l'exercice de la profession, et les documents à établir par le commissionnaire de transport. Enfin, il détermine les tarifs des opérations que le commissionnaire de transport doit appliquer.

⁸⁹ En partie car seules les activités du transitaire agissant en tant que commissionnaire en douane qui sont réglementées par le C. douanes.

⁹⁰ Ce décret réglemente aussi la profession des courtiers de fret et les dépositaires de colis, mais seule la réglementation de la profession des commissionnaires de transport intéresse le mémoire.

⁹¹ La réglementation de la profession qu'on va étudier est prévue par LAMY TRANSPORT n°3201 à 3326

A- Les activités réglementées :

Trois activités sont réglementées par le décret du 30 juin 1961 en tant qu'activités de commissionnaire de transport : le groupage, l'affrètement routier et l'exploitation de bureau de ville. Il importe donc de préciser que les activités qui restent en dehors de ces définitions échappent à toute réglementation en ce sens que :

- Ces activités concernent uniquement le transport ferroviaire ou routier. Un intermédiaire peut donc, sans licence, faire exécuter des transports par air ou par mer ;

- le transitaire n'a pas besoin de licence ;

- la sous-traitance, c'est-à-dire la sous-commission, de l'exécution du transport d'un envoi de plus de trois tonnes n'est pas réglementée car il ne s'agit ni d'un envoi de détail (exploitation de bureau de ville) ni d'un affrètement ;

- la profession de commissionnaire en location de véhicule n'est pas réglementée.

Pour Madagascar donc, il faut établir une réglementation concernant ces opérations de commission de transport afin avoir une réglementation complète.

Il est à signaler que la réglementation découlant du décret du 30 juin 1961 s'applique à toutes les opérations conclues en France, y compris celles qui présentent un caractère international.

1- Le groupage routier ou ferroviaire :

«Le groupage consiste à réunir des envois provenant d'expéditeurs différents ou adressés à des destinataires différents, pour constituer un lot de X tonnes qui est remis globalement à un transporteur ferroviaire ou routier »⁹². Ce qui suppose l'intervention d'un correspondant du groupeur pour effectuer le dégroupage une fois l'envoi arrivé à destination. Il y a donc ici superposition de deux catégories de contrats : un contrat de commission distinct entre le groupeur et chacun des expéditeurs et un contrat de transport

⁹² *Lamy transport*, n°3204

unique entre le groupeur et le transporteur. Il faut remarquer que le décret ne fixe aucun plafond de poids pour chaque expédition faisant partie du lot groupé.

Le groupage de commissionnaire ainsi déterminée et réglementé est à distinguer du groupage technique effectué par le transporteur lui-même et de celui effectué par les commerçants et industriels qui groupent eux-mêmes leurs expéditions car dans l'un et dans l'autre cas, le texte n'intervient pas.

A Madagascar, le problème du groupage constitue une des manifestations de la confusion qui règne entre la profession de transitaire et de commissionnaire de transport. En effet, les transitaires effectuent des groupages et des dégroupages pour des raisons de commodité. Ce qui suppose que le transitaire est normalement responsable vis-à-vis de chacun des expéditeurs des envois ainsi groupés car c'est lui qui a choisi de grouper tel ou tel envoi dans tel ou tel conteneur. Pourtant, dans la pratique, on constate que le transitaire renie, même en cas de groupage, sa qualité de commissionnaire de transport.

2- Affrètement routier ou affrètement de camion :

« Il consiste pour un commissionnaire à faire exécuter un transport de marchandises par un transporteur public routier, sans groupage préalable »⁹³. L'affréteur n'est pas tenu de se réserver l'exclusivité du camion et les textes ne fixent pas de minimum de tonnage pour les envois, d'où un chevauchement entre la définition de l'affrètement et celle du bureau de ville.

Il est à signaler que, si un commissionnaire sous-traite à un confrère l'organisation du transport par route, il n'y a pas affrètement.

A Madagascar, les contrats d'affrètement existent bel et bien entre un transitaire et un transporteur routier alors que l'affrètement fait partie des activités de commissionnaire de transport, et on constate que cela est dû au fait que ni l'affrètement ni le transport routier de marchandises en soi ne fait l'objet de réglementation.

⁹³ *Lamy transport*, n°3205

3- Exploitation de bureau de ville :

« L'exploitation de bureau de ville porte sur des « colis ou expéditions de détail » que l'expéditeur peut remettre séparément, donc à l'exclusion de tout groupage, soit au chemin de fer, soit à des transporteurs publics routiers, soit à d'autres commissionnaires de transport »⁹⁴.

L'usage s'accorde à considérer que le « détail » correspond en matière routière aux envois de moins de trois tonnes et en transport ferroviaire, aux envois de moins de cinq tonnes.

Il y a donc un chevauchement entre la définition de l'affrètement et celle du bureau de ville en ce qui concerne les envois de détail, sans groupage, confiés par un commissionnaire de transport à un transporteur routier.

A notre avis, la solution pour Madagascar, dans ce cas, est d'éliminer l'exploitant de bureau de ville en tant que catégorie autonome et de faire rentrer son activité, en cas de remise à un transporteur routier, dans la définition de l'affrètement et de réglementer séparément la remise au chemin de fer ou à un commissionnaire de transport.

B : La réglementation de base :

Nul ne peut exercer l'une quelconque des activités réglementées de commissionnaire de transport sans être titulaire de la licence correspondante, c'est-à-dire de la licence générale de commissionnaire de transport ou de la licence spéciale d'exploitant de bureau de ville.

⁹⁴ *Lamy transport*, n°3206

Licence générale de commissionnaire de transport :

Il existe une seule catégorie de licence générale, valable à la fois pour les marchandises diverses et les denrées périssables, qui permet d'exercer dans tous les départements les activités réglementées de commissionnaire de transport, y compris l'exploitation de bureau de ville. Seulement, pour cette dernière catégorie, il faut que le titulaire de licence générale fasse une déclaration au directeur départemental de l'Équipement dans lequel le bureau de ville est situé. La licence générale de commissionnaire de transport est délivrée par le Ministre des transports⁹⁵.

Il faut remarquer que le fait qu'un commissionnaire de transport ne soit pas titulaire de la licence prévue pour l'exercice de cette activité ou qu'il la constitue d'une façon non conforme à la réglementation, s'il place l'intéressé en infraction à la coordination des transports, n'entache en rien la validité des contrats qu'il a conclus en cette qualité. En effet, la qualification d'un contrat dépend des obligations respectives des parties et non de la possession ou non de la licence exigée pour l'exercice de l'activité. Un commissionnaire ne peut donc pas se dégager de sa lourde responsabilité, comme c'est toujours le cas à Madagascar, en invoquant seulement qu'il est transitaire car ne possède pas de licence de commissionnaire de transport.

Licence spéciale d'exploitant de bureau de ville :

Le commissionnaire de transport dont l'activité est limitée à l'exploitation de bureau de ville reçoit une licence spéciale, lui permettant l'exercice de cette activité dans la ou les localités qui y sont mentionnées. Cette licence est délivrée non par le Ministre mais par le Préfet du département dans lequel est établi le bureau⁹⁶.

⁹⁵ art. 2 du décret du 30 juin 1961

⁹⁶ art. 2, paragraphe 2 du décret du 30 juin 1961

1- Conditions d'obtention des licences :

Bien entendu, l'obtention de la licence de commissionnaire de transport est soumise à plusieurs conditions et en outre, le pétitionnaire doit suivre une procédure légalement établie.

La demande de licence :

- En ce qui concerne la licence générale de commissionnaire de transport, un arrêté ministériel du 11 septembre 1972 abrogeant un précédent arrêté du 18 juillet 1962 a fixé les conditions de délivrance de nouvelles licences dont la formation d'une demande :

La demande doit être adressée au Préfet du département du siège de l'entreprise qui, après en avoir vérifié la recevabilité et après avoir consulté les Préfets des départements où éventuellement l'entreprise exerce déjà une activité de commissionnaire de transport, adresse le dossier accompagné de son avis au Préfet de région. La demande doit être accompagnée d'une pièce attestant de la nationalité du pétitionnaire, d'un extrait du casier judiciaire ; et s'il s'agit d'une entreprise déjà inscrite au registre de Commerce pour une activité quelconque, d'une attestation de l'inscription à ce registre, d'un certificat de non faillite, liquidation ou règlement judiciaire ; s'il s'agit d'une société, d'une copie certifiée conforme ou d'une photocopie de l'acte constitutif ou des actes modificatifs. A la demande doit aussi être joints la note indiquant la nature et l'importance des opérations que l'entreprise a l'intention d'effectuer et le relevé de toutes autorisations administratives.

Le Préfet de région transmet le dossier accompagné de ses propositions au Ministre chargé des transports.

Il est à signaler que la justification de l'aptitude à l'exercice de la profession n'est pas exigée.

- Quant à la licence spéciale d'exploitant de bureau de ville, comme elle est délivrée par le Préfet⁹⁷, la demande doit être effectuée auprès du Préfet du département du siège de l'entreprise et accompagnée des mêmes documents que ceux exigés pour la licence générale, sauf le relevé de toutes les autorisations administratives.

Conditions de nationalité et de moralité :

Les licences ne peuvent être attribuées qu'à des personnes présentant les garanties de moralité nécessaires et justifiant qu'elles ont la nationalité française, celle-ci s'entendant pour les sociétés de leur siège et de leurs dirigeants⁹⁸.

Les étrangers peuvent recevoir des licences s'ils ressortissent à un pays accordant un régime de réciprocité aux français, c'est-à-dire les pays du marché commun.

Déclaration des établissements exploités :

L'art. 2 du décret du 30 juin 1961 dispose que les titulaires de licences générales de commissionnaire de transport doivent, avant d'ouvrir un établissement, le déclarer au directeur départemental de l'Équipement du département dans lequel cet établissement est situé.

Cautionnement :

Les commissionnaires de transport doivent justifier de la constitution d'un cautionnement à la Caisse des dépôts et consignation, en garantie de l'exécution de leurs obligations et du paiement des amendes encourues. La justification doit être fournie soit au Préfet de la région où est établi le siège de l'entreprise s'il s'agit d'une licence générale de commissionnaire de transport, soit au Préfet du département qui a délivré la licence spéciale d'exploitant de bureaux de ville. Ce cautionnement doit être constitué dans le mois qui suit la délivrance ou le renouvellement de la licence⁹⁹. Son montant est de

⁹⁷ art. 2 du décret du 30 juin 1961

⁹⁸ art. 6 du décret du 30 juin 1961

⁹⁹ art. 9 du décret de 1961

200.000 francs pour les titulaires d'une licence générale et de 20.000 francs pour les titulaires d'une ou plusieurs licences limitées à l'exploitation de bureau de ville¹⁰⁰.

Il est à signaler que les commissionnaires adhérents aux groupements professionnels bénéficient d'une réduction de cinquante pourcent du montant du cautionnement et de la possibilité de remplacer le versement en espèces par une caution bancaire¹⁰¹. A cette fin, les commissionnaires de transport doivent produire une attestation d'adhésion délivrée par le groupement professionnel ou l'association professionnelle eux-mêmes et conforme au modèle établi par le conseil national.

.2- Validité et renouvellement des licences :

- Les licences générales de commissionnaire de transport sont délivrées pour une période probatoire de deux ans durant laquelle l'avis des associations professionnelles de commissionnaires de transport et des groupements professionnels routiers est recueilli par l'Administration ; seulement, les objections de ces organismes ne peuvent valablement porter que sur les antécédents commerciaux et professionnels du postulant. A l'issue de cette période et après avis du comité consultatif¹⁰², et examen des conditions d'exercice de la profession, la licence est validée pour une durée de dix ans.

Les licences spéciales d'exploitants de bureau de ville sont, dès l'origine, attribuées pour une durée de dix ans¹⁰³.

A l'expiration du délai de validité des licences, leurs titulaires en obtiennent le renouvellement après examen des conditions d'exercice de la profession au cours des deux dernières années et si les conditions relatives à la nationalité et à la moralité de l'entreprise continuent à être remplies¹⁰⁴.

¹⁰⁰ arrêté ministériel du 27 septembre 1978

¹⁰¹ art. 9 modifié du décret du 30 juin 1961 et art. 2 de l'arrêté ministériel du 27 septembre 1978

¹⁰² art. 6 paragraphe b du décret du 30 juin 1961

¹⁰³ art. 6 paragraphe c du décret du 30 juin 1961

¹⁰⁴ art. 6 paragraphe d du décret du 30 juin 1961

3- Suspension et retrait des licences :

Suspension :

Durant la période probatoire de deux ans et en cas d'urgence, les licences peuvent être suspendues par décision du Ministre des transports pour une durée maximale de deux mois¹⁰⁵.

Retrait à titre temporaire ou définitif :

- Par décision du Préfet de région si le cautionnement exigé n'a pas été constitué ou reconstitué, en cas de prélèvement, dans le délai fixé. Il s'agit d'un retrait temporaire maintenu jusqu'au jour où l'intéressé apporte la justification de la constitution ou de la reconstitution du cautionnement ¹⁰⁶;

- Par décision du Ministre des transports en cas d'abandon total de l'exploitation pendant une durée d'un an, de faillite ou de condamnation à une peine infamante, d'inobservation des obligations envers la caisse de garantie, d'infractions graves ou répétées à la réglementation ou de manquement à la probité, ou si les conditions relatives à la nationalité et à la moralité cessent d'être remplies¹⁰⁷.

Mais outre ces cas de retrait des licences, les infractions à l'activité de commissionnaire de transport sont aussi punies des sanctions prévues par l'art. 25 de la loi du 14 avril 1952, et l'exercice de l'activité d'affréteur sans la licence correspondante peut, indépendamment de ces sanctions, motiver une condamnation à des dommages- intérêts au profit des entreprises régulièrement autorisées.

Si telle est la réglementation de base des activités de commissionnaire de transport, qu'en est-il des documents à établir et à conserver par celui-ci ?

¹⁰⁵ art. 6 paragraphe b al. 2 du décret du 30 juin 1961

¹⁰⁶ art. 10 paragraphe a du décret du 30 juin 1961

¹⁰⁷ art. 10 paragraphe b du décret du 30 juin 1961

C : Les documents à établir et à tenir par le commissionnaire de transport :

L'art 8 du décret du 30 juin 1961 prévoit que les titulaires de licences de commissionnaire de transport seront astreints à la tenue de registres, bordereaux, ou feuilles d'expédition, dans les conditions fixées par arrêté ministériel et cet arrêté est celui du 25 octobre 1961. Il est prévu pour chaque activité des documents différents.

1- Pour les groupeurs :

Le groupeur doit créer un récépissé pour chacun des envois groupés et un bordereau de groupage pour le lot. Il doit tenir, en outre, un registre des opérations de groupage.

Le transporteur à qui est confiée la traction du lot de groupage doit, de son côté, établir une feuille de route, s'il s'agit d'un groupage d'au moins trois tonnes à une distance supérieure ou égale à 150 Km, ou un récépissé. La feuille de route, ou le récépissé timbré à 4 F, matérialise le contrat unique passé entre le groupeur et le transporteur. Sur ce document, le groupeur apparaît comme expéditeur et son correspondant comme destinataire¹⁰⁸, et c'est le poids total du lot de groupage qui sera mentionné.

Un récépissé par envoi :

Le groupeur doit établir un récépissé distinct pour chacune des expéditions comprises dans le groupage, quel que soit son poids¹⁰⁹. Cette obligation s'applique identiquement aux groupages internationaux.

Aucune forme impérative ni aucun modèle réglementaire ne sont imposés pour ce document. Il suffit qu'il comporte les énonciations prévues par le Code général des impôts.

Les récépissés doivent tous être timbrés à 4 F car chacun d'entre eux concrétise un contrat de transport passé entre le commissionnaire et un de ces clients.

¹⁰⁸ Ici se manifestent bien la liberté du commissionnaire et son indépendance vis-à-vis de son client

¹⁰⁹ art. 1^{er} de l'arrêté ministériel du 25 octobre 1961 et art. 940 du Code général des impôts

Bordereau de groupage :

Le groupeur doit en outre établir un bordereau récapitulatif en trois exemplaires au moins, même lorsqu'il s'agit de transports internationaux. Ce bordereau doit contenir toutes les indications prévues par l'art. 2 de l'arrêté du 25 octobre 1961.

Le premier exemplaire est remis au transporteur pour être annexé à la feuille de route ; le second exemplaire doit en principe être destiné au contrôle tarifaire ; le troisième exemplaire, qui constitue la souche, après avoir été rempli comme le second en ce qui concerne les tarifs et les prix, est relié à son rang dans la collection des souches.

Un quatrième exemplaire doit être remis au transporteur, ayant effectué le transport principal, dans le cas où celui-ci est aussi chargé d'effectuer la livraison aux destinataires d'une ou plusieurs expéditions comprises dans un groupage.

Il existe deux modèles de bordereau de groupage, l'un pour les denrées périssables et l'autre pour les marchandises diverses.

Le bordereau de groupage n'a pas à être timbré mais il doit être conservé pendant deux ans¹¹⁰.

Registre des opérations de groupage :

Ce registre doit être tenu dans chaque bureau ouvert au public selon l'art. 4 de l'arrêté du 25 octobre 1961.

Sur autorisation du directeur départemental de l'équipement, le registre des opérations peut être constitué par des exemplaires supplémentaires du bordereau de groupage.

¹¹⁰ art. 8 du décret n°61- 679 du 30 juin 1961

2- Pour les affréteurs :

L'affréteur doit créer une feuille d'expédition par envoi. Il doit, en outre, tenir un registre des opérations d'affrètement.

Le transporteur doit, de son côté, établir une feuille de route.

Feuille d'expédition :

L'affréteur doit établir une feuille d'expédition « par camion affrété », selon l'arrêté du 25 octobre 1961, mais en fait par envoi.

La feuille d'expédition doit comporter cinq exemplaires au minimum : un pour l'expéditeur, un pour le destinataire, un pour accompagner le véhicule à la décharge du destinataire, un pour le contrôle tarifaire et une souche.

L'art. 3 de l'arrêté du 25 octobre 1961 prévoit les indications que doit comporter la feuille d'expédition, et l'Administration, dans sa note mensuelle d'information du 1^{er} mai 1964 a adopté la position suivante :

- Les indications relatives aux prix de transport et de traction peuvent ne pas être portées sur les exemplaires de feuilles de route et des feuilles d'expédition accompagnant les véhicules.

- Elles doivent l'être sur l'exemplaire de contrôle et la souche de la feuille de route et de la feuille d'expédition, après exécution du transport, et, pour le feuillet de contrôle, avant qu'il soit retourné aux organisations professionnelles ou aux services des Ponts et Chaussées.

Dans le cas où plusieurs commissionnaires de transport interviennent avant la remise de l'envoi au transporteur, seul le dernier commissionnaire, celui qui traite avec le transporteur et qui accomplit véritablement un acte d'affrètement, a l'obligation d'établir

une feuille d'expédition ; les commissionnaires antérieurs n'y sont pas astreints et n'ont pas davantage à s'assurer que le dernier commissionnaire a satisfait à cette obligation.

La feuille d'expédition, du fait qu'elle tient lieu de récépissé, est assujettie au timbre de 4 F ; la feuille de route établie par le transporteur en est exonérée à condition que la feuille d'expédition accompagne le véhicule.

L'exemplaire destiné au contrôle tarifaire doit être adressé par l'affréteur, au plus tard dans les quinze jours, soit à l'Association Professionnelle des Commissionnaires de Transport dont il est membre, soit à défaut, au directeur départemental de l'Équipement de son département¹¹¹.

Comme le récépissé, dont elle tient lieu, la feuille d'expédition doit être conservée pendant six ans.

Registre des opérations d'affrètement :

Ce registre doit être tenu dans chaque bureau ouvert au public¹¹². Il peut être constitué par des exemplaires supplémentaires de la feuille d'expédition.

Il est à signaler que les commissionnaires de transport qui font en même temps du groupage et de l'affrètement doivent tenir un registre distinct pour chacune de ces activités.

3- Pour les exploitants de bureau de ville :

Les exploitants de bureau de ville ne sont pas tenus à la création d'un document d'un modèle réglementaire. Ils doivent seulement créer un récépissé et tenir un registre des opérations.

Un récépissé par envoi :

¹¹¹ art.3 de l'arrêté du 25 octobre 1961

¹¹² art. 4 de l'arrêté du 25 octobre 1961

C'est un récépissé de type courant pour chaque expédition et le transport peut être effectué de bout en bout sous couvert de ce récépissé, sans que le transporteur ait de son côté à créer un autre document.

Lorsque l'envoi pris en charge par le bureau de ville et couvert par un récépissé à son nom est transmis à un groupeur, celui-ci n'a pas à créer un nouveau récépissé.

Registre des opérations d'exploitation de bureau de ville :

Les exploitants de bureau de ville doivent, par ailleurs, tenir dans chaque bureau ouvert au public un registre des opérations conforme aux prescriptions de l'art. 4 de l'arrêté du 25 octobre 1961.

Ainsi, la création d'un document réglementaire est obligatoire pour le commissionnaire de transport chaque fois que l'opération qu'il effectue tombe dans l'une des catégories des activités réglementées. Par contre, en ce qui concerne la rémunération, si le commissionnaire bénéficie d'une liberté tarifaire complète dans certaines activités, il est soumis à une double contrainte tarifaire dans d'autres.

D : Les tarifs de rémunération des commissionnaires de transport :

Concernant la commission, si le groupeur et l'exploitant de bureau de ville jouissent d'une entière liberté tarifaire, l'affréteur, quant à lui, est soumis à une double contrainte tarifaire.

1- Pour les groupeurs :

Le décret du 30 juin 1961 prévoit, en son art. 12, paragraphe 1, l'établissement de tarifs approuvés par le Ministre en ce qui concerne les opérations de groupage et d'exploitation de bureau de ville. En fait, cette tarification réglementaire n'a jamais vu le jour. Par ailleurs, ce même art. 12 se borne à limiter la commission des seuls affréteurs. Il ne fixe aucun plafond à la rémunération des groupeurs. Il en résulte pour ceux-ci une entière liberté tarifaire aussi bien dans leurs rapports avec la clientèle que vis-à-vis de

leurs tractionnaires, puisque les lots de groupage ne sont pas soumis à la Tarification Réglementaire Obligatoire.

2- Pour les exploitants de bureau de ville :

L'exploitant de bureau de ville n'a pas à respecter la Tarification Réglementaire Obligatoire dans ses rapports avec les expéditeurs puisqu'il ne travaille que sur des colis ou expédition de détail.

Par ailleurs, aucun texte ne réglemente sa rémunération.

L'exploitant de bureau de ville débat donc librement aussi bien le prix de transport avec son client que le prix de traction avec son transporteur, d'autant plus qu'aucun contrôle tarifaire n'a jamais été mis en place.

3- Pour les affréteurs :

Les affréteurs sont, comme on l'a dit, soumis à une double contrainte tarifaire. En effet, la contrainte touche, d'une part, aux prix à la clientèle et, d'autre part, au montant de la commission.

Vis-à-vis de leurs clients, les affréteurs sont tenus d'appliquer la Tarification Réglementaire Obligatoire lorsque l'envoi en relève¹¹³. Par ailleurs, et que l'envoi soit ou non tarifé, leur rémunération ne doit pas dépasser un certain pourcentage du prix payé par le client¹¹⁴.

Pourcentage maximal de commission de l'affréteur :

Qu'il s'agisse d'un transport intérieur ou international, que l'envoi soit ou non tarifé, la commission de l'affréteur ne doit pas excéder « quinze pourcent du prix payé par le client pour le transport proprement dit, à l'exclusion des frais accessoires »¹¹⁵.

¹¹³ art. 12, paragraphe II alinéa 1 du décret du 30 juin 1961

¹¹⁴ art. 12, paragraphe II, 2° et 3° alinéas du décret du 30 juin 1961

¹¹⁵ arrêté du 3 janvier 1963

Ce pourcentage se calcule à partir du prix de transport proprement dit payé par le client, les frais accessoires et prestations annexes n'entrant pas en ligne de compte. Par conséquent, lorsque les affréteurs conviennent avec leurs clients d'un prix global pour une prestation multiforme comportant d'autres éléments que le transport, il est nécessaire que la facture comporte ventilation de ce qui est transport proprement dit et de ce qui est prestations annexes.

Règle particulière aux transports intérieurs tarifés :

Aux termes de l'art. 2-II du décret du 30 juin 1961 : « Le montant net versé au transporteur par le commissionnaire ne peut être inférieur au tarif minimal réglementaire du transport diminué d'une commission dont le pourcentage est convenu entre le comité national des commissionnaires de transport et le comité national routier dans un protocole déposé au Ministère des transports ».

Ce protocole, auquel se réfère ce décret, a été signé en 1972. il stipule que, dans le cas d'un transport intérieur soumis à la Tarification Réglementaire Obligatoire, le montant net versé par l'affréteur au transporteur ne peut être inférieur au tarif minimal réglementaire diminué de :

- 11% pour les envois des marchandises relevant des classes 1, 2, 3 et 5
- 10% pour les envois des marchandises relevant des classes 5 et 6
- 8,5% pour les envois des marchandises relevant des classes 7 et 8

La règle du protocole joue concurremment avec la règle générale des 15% et il en résulte donc un double plafonnement de la commission des affréteurs pour les transports intérieurs tarifés. En effet, s'il traite avec son client au niveau du tarif minimal réglementaire, l'affréteur ne peut pas aller jusqu'au minimum général de 15%. Sa commission se trouve alors une seconde fois plafonnée à 11 ou 8,5% selon le cas.

Exception commune : existence d'un contrat d'affrètement approuvé :

Les règles ci-dessus relatives à la commission maximale de l'affréteur ne s'appliquent plus lorsque ce dernier est lié avec le transporteur par un contrat d'affrètement à l'année approuvé par le Ministre des transports¹¹⁶.

Le prix payé par le client à l'affréteur doit toujours respecter la tarification réglementaire, si elle est applicable à l'envoi considéré. La rémunération à verser au transporteur est celle prévue par le contrat. La différence constitue la commission de l'affréteur et elle peut être supérieure à 15%.

Pour conclure, on peut dire que la profession de commissionnaire de transport est réglementée minutieusement en France. Ce qui n'est pas le cas à Madagascar car aucun texte n'a été élaboré en ce sens jusqu'à nos jours¹¹⁷. La fâcheuse tendance qu'a le législateur malagasy à reprendre les dispositions des textes français a pour conséquence la non-conformité de la législation à la situation existante dans notre pays. De plus, les dispositions des articles de certaines lois ne font que rajouter à ce problème à cause de leur obscurité.

Paragraphe 2 : L'imperfection des textes existants :

Les textes malagasy sur le mandat, la commission et le transport, qui font l'objet du mémoire, présentent des imperfections suscitant l'instabilité de la Jurisprudence qui doit statuer selon le cas d'espèce.

A : Concernant la L. T. G. O. :

Comme on l'a vu, la L. T. G. O. , bien qu'elle s'inspire du C. civ. , ne prévoit pas le mandat salarié et consacre le principe de la gratuité du mandat. D'où on doit se référer au C. civ. sur le régime du mandat salarié pour comprendre celui du transit.

¹¹⁶ art. 12, paragraphe II, 4^e alinéa du décret du 30 juin 1961

¹¹⁷ Outre l'inexistence de texte réglementant la profession de commissionnaire de transport à Madagascar, on relève aussi celle de la réglementation du transport routier de marchandises ; mais un projet de réglementation serait en gestation actuellement au sein du Ministère des transports.

En outre, la L. T. G. O. ne prévoit pas le pouvoir de renonciation du mandataire ; alors que la renonciation est compatible avec le principe de gratuité car l'obligation du mandataire bénévole est appréciée moins sévèrement que celle du mandataire salarié.

B : Quant au Code des douanes :

Bien que la confusion ne concerne pas le contenu des articles, l'assimilation du transitaire au commissionnaire en douane par les rédacteurs du Code, dans la table des matières, est inadmissible car un transitaire est en principe un agent de liaison entre deux transports et non seulement un commissionnaire en douane.

C : S'agissant du Code maritime :

1- L'art. 10. 6. 01 du Code, définissant la mission du transitaire, dispose que : « Le transitaire ou consignataire de la cargaison intervient comme mandataire des ayants droit à la marchandise. Il agit généralement comme transitaire chargé de recevoir une marchandise expédiée par terre ou par air et de la charger sur un navire en vue de son transport par mer ou vice versa. Il peut agir comme simple commissionnaire chargé de conclure un contrat de transport et d'accomplir les formalités douanières et portuaires. Il intervient fréquemment comme voiturier ou transporteur faisant du groupage de marchandises et assurant le transport des marchandises ainsi groupées ».

De ces dispositions, on peut tirer les remarques suivantes :

-Le Code ne fait pas de distinction entre transitaire et consignataire de la cargaison ; alors que, comme on l'a vu, le consignataire de la cargaison n'est pas un agent de liaison entre deux transports mais seulement le représentant du destinataire qui prend livraison des marchandises des mains du transporteur maritime et les transporte en magasin.

-En outre, le fait de dire que le transitaire est un commissionnaire est erroné parce que le transitaire est un mandataire.

-Enfin, le groupage n'est pas une activité de transitaire mais de commissionnaire de transport.

2- Aux termes de l'art. 10. 6. 06 du même Code : « Les actions intentées par les ayants droits à la marchandise contre le consignataire de la cargaison¹¹⁸ sont prescrites par même délai que celles qu'ils auraient dirigées contre le transporteur maritime ».

Ce qui implique que le délai de prescription de l'action contre le transitaire serait de un an car c'est ce délai que prévoit l'art. 11. 2. 24 pour l'action contre le transporteur maritime. Et c'est là que le problème se pose : Le Code ignore ici la véritable qualité du transitaire, qui est un mandataire, et l'assimile à un commissionnaire de transport. Toutefois, l'action que le client dirige contre son transitaire ne doit normalement s'éteindre qu'au-delà de cinq ans car, selon l'art. 1- 2 C. com. , le transitaire est un simple commerçant.

D : Sur les Tarifs du R. N. C. F. M. :

Aux termes de l'art. 18 des tarifs du R. N. C. F. M. :

« Pour les marchandises soumises aux contributions indirectes, à la douane ou aux droits forestiers et pour les transports pour lesquels des pièces administratives sont prescrites, l'expéditeur doit fournir au Chemin de fer les pièces et renseignements nécessaires pour éviter tout retard ou empêchements dans le transport. Le Chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si ces pièces ou renseignements sont exacts et suffisants.

Toutefois, étant commissionnaire de transport et conformément à l'art. 2 du Tarif de réglementation N°101-R, le Chemin de fer se réserve le droit de se retourner contre l'expéditeur qui a rempli la feuille de gros en cas de contentieux vis-à-vis de la douane ».

C'est sur ce deuxième alinéa qu'il y a une remarque à faire : Le Tarif du R. N. C. F. M. indique que le Chemin de fer est commissionnaire de transport en matière de transit international sans préciser dans quelles conditions. En effet, on ne sait pas si le Chemin de fer dispose vraiment de la liberté de choix qui caractérise le commissionnaire de transport

¹¹⁸ lire : « Les actions intentées par les ayants droits à la marchandise contre le transitaire »

en exécutant le transport des marchandises soumises au régime du transit international. En outre, on ne sait pas non plus si la perte, l'avarie ou le retard constaté à l'arrivée est dû à la faute du transporteur ferroviaire, durant le trajet, ou à un autre auxiliaire de transport. D'où la jurisprudence paraît hésitante¹¹⁹ et les transitaires ayant normalement agi en tant que commissionnaire de transport se retranchent derrière cet art. pour se libérer des lourdes responsabilités qu'ils doivent endosser. Ceci doit aussi être l'une des conséquences de la non-réglementation de la profession de commissionnaire de transport à Madagascar.

E : La Convention de Concession de Gestion et d'Exploitation du Réseau Ferroviaire Nord de la République de Madagascar :

Enfin, dans le contexte actuel de privatisation de certains secteurs économiques, un projet de Convention de concession de Gestion et d'Exploitation du Réseau Ferroviaire Nord de la République de Madagascar¹²⁰ est passé entre la République de Madagascar et la société MADARAIL ; et l'art. 2-6 de ce projet, relatif aux opérations annexes au transport, dispose que : « le Concessionnaire peut exercer les activités d'auxiliaire et notamment de commissionnaire de transport et assurer soit lui-même, soit par un mandataire dont il répond, des prestations complémentaires au transport des marchandises, telles l'enlèvement, la livraison, l'entreposage, le chargement, le déchargement, le conditionnement et toute opération connexe au transport principal ».

Ici, il y a bien commission de transport dans si le concessionnaire exerce les opérations annexes au transport principal ; mais la question qui se pose est de savoir, comme dans le cas du Chemin de fer, si le concessionnaire dispose de la liberté de choix de ses substitués qui caractérise le commissionnaire de transport et, encore une fois, quelle est la loi qui régleme ces activités de commissionnaire de transport.

Il est à signaler que, dans le cas prévu par cet article, il y a une succession de deux contrats entre le concessionnaire et son client :

¹¹⁹ par exemple : C.A. de Madagasikara, Ch. com., 25 février 1993, ARO contre SCAC, RNCFM, MAGASINS GENERAUX

¹²⁰ passé le 10 octobre 2002

-d'abord, il y a le contrat de transport proprement dit dans lequel le concessionnaire garde sa qualité de transporteur,

-ensuite, il y a le contrat de commission de transport dans lequel il est traité comme un commissionnaire de transport¹²¹.

Face à ces lacunes, le transitaire malagasy dispose d'une grande liberté concernant la pratique de son art et en fait, la plupart des transitaires sont des commissionnaires de transport mais refusent de l'admettre¹²².

Section 2 : La force de la pratique : le dépassement du cadre du mandat par le transitaire :

Il y a dépassement du cadre du mandat car le transitaire, en exerçant les activités de commissionnaire de transport, outrepassé les ordres de son mandant ou, plus encore, agit de sa propre volonté et dispose de la liberté des commissionnaires.

D'abord, il y a des transitaires affréteurs, des transitaires groupeurs et des transitaires organisateurs. Bref, la qualification de « transitaires- commissionnaires », utilisée par certains auteurs¹²³, est, aussi bizarre et aussi choquante qu'elle puisse paraître, celle qu'on doit attribuer aux transitaires malagasy.

Paragraphe 1 : Le transitaire affréteur :

Le transitaire malagasy est un affréteur. En effet, chargé de l'enlèvement ou de la livraison des marchandises, le transitaire, s'il n'exécute pas lui-même le transport, affrète un autre transporteur et débat librement avec celui-ci des frais de transport. Ce qui fait de

¹²¹ L'inverse est aussi admis, c'est-à-dire que le contrat de commission de transport peut précéder celui du transport proprement dit

¹²² par exemple :

- C.A. d'Antananarivo, Ch. com. ,22 janvier 1998, SCAC MADAGASCAR contre La compagnie d'assurances Aro, La SEPT, le RNCFM

- C.A. d'Antananarivo, Ch. com. , 27 février 1997, Le RNCFM, SCAC contre La compagnie d'assurances Aro

¹²³ comme dans l'ouvrage intitulé *transport maritime et logistique des matières premières*, sous la direction de Jacques BERENGIER, Claude GIVRY, « Bibliothèque des matières premières », Collection dirigée par Philippe Chalmin (Editions ECONOMICA, 1986)

lui un commissionnaire de transport car l'affrètement est une activité de commissionnaire de transport.

Paragraphe 2 : Le transitaire groupeur :

Le Code maritime lui-même définit le transitaire comme un groupeur car le groupage fait partie de ses activités. Pourtant, comme on l'a vu dans la section réservée à la réglementation de la profession de commissionnaire de transport en France, le groupage fait partie des activités réglementées de commissionnaire de transport en France. En reprenant les dispositions du C. com. français concernant la commission de transport, le législateur malagasy doit donc réglementer cette profession, définir les activités de commissionnaire de transport en y introduisant le groupage.

Paragraphe 3 : Le transitaire organisateur :

Enfin, le transitaire malagasy est un organisateur en ce sens qu'il ne se contente pas de suivre les ordres de son mandant mais prend en charge l'organisation des différentes opérations successives et la conclusion des contrats y afférents.

Si telle est la situation qui existe à Madagascar en ce qui concerne les transitaires, il importe de proposer des solutions jugées adéquates, sans toutefois commettre à nouveau l'erreur de la reprise aveugle des textes français.

Section 3 : Solutions proposées :

En premier lieu, avant d'aborder la question de la réglementation de la profession de commissionnaire de transport à Madagascar, nous proposons au législateur malagasy de revoir les dispositions des textes jugés obscurs et visés au paragraphe 2 de la première section de ce chapitre, notamment les art. 132 et suivants de la L. T. G. O. , la table des matières du Code des douanes, l'art. 18 du tarif du R. N. C. F. M. , et la convention de concession passée entre la République de Madagascar et la société MADARAIL.

Et concernant la réglementation de la profession de commissionnaire de transport à Madagascar, nous proposons les solutions suivantes :

Paragraphe 1 : Sur le plan juridique :

Il est proposé de créer, au sein du Ministère des transports, un organe chargé d'élaborer la réglementation de la profession de commissionnaire de transport dont la fonction est de définir les conditions exigées pour exercer les fonctions de commissionnaire de transport, les activités de commissionnaire de transport ¹²⁴; ensuite de préciser quels sont les documents à établir et à tenir par les commissionnaires de transport selon l'activité qu'ils exercent. Concernant la tarification, c'est aux groupements et associations professionnels de l'établir.

L'établissement d'un contrat-type de commission de transport est aussi envisageable. Le but étant toujours l'éradication de la confusion des professions de transitaire et de commissionnaire de transport en délimitant les activités de ces auxiliaires de transport.

Paragraphe 2 : Sur le plan administratif :

Ensuite, l'élaboration d'un décret instituant les organes suivants est aussi nécessaire pour contrôler le respect de la réglementation par les commissionnaires de transport :

A- Le Comité national des commissionnaires de transport :

Ce comité, dont les membres seront élus par les représentants des groupements de commissionnaires de transport, a pour objet :

- d'orienter, d'harmoniser et de contrôler l'activité des groupements de commissionnaires de transport

- d'établir la tarification des activités réglementées des commissionnaires de transport

¹²⁴ en éliminant la catégorie des exploitants de bureau de ville, pour éviter le chevauchement entre la définition de l'affrètement et celle du bureau de ville, en faisant rentrer leurs activités dans celles de l'affréteur, et en traitant à part la remise des marchandises au Chemin de fer ou à d'autres transporteurs

B- Les groupements professionnels de commissionnaires de transport :

Ils auront mission, en sus de la vérification du respect de la réglementation de la profession par leurs adhérents, l'octroi et la protection des intérêts de leurs membres ; par exemple : la diminution de la caution...

C- Le Comité consultatif :

Il comprendra des représentants du Ministre des transports, des membres du Comité national des commissionnaires de transport et des représentants de la profession du transport routier.

Ce comité aura pour rôle d'émettre des avis sur la validation et le renouvellement des licences et de leur retrait temporaire ou définitif.

CONCLUSION

Madagascar, étant une ancienne colonie de la France, a hérité de ce pays presque toute sa législation. Heureusement, des réformes sont actuellement opérées en vue de l'améliorer et de l'adapter aux contextes interne et international. Mais ce travail de réforme n'est pas l'apanage des institutions existantes. Tout juriste a le devoir de s'y mettre pour aboutir à un résultat satisfaisant. D'ailleurs, le développement rapide et durable du pays ne doit-il pas passer par la réglementation rigoureuse des différents secteurs économiques ; notamment le secteur tertiaire qui occupe une place importante dans l'économie mondiale ?

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	1
PREMIÈRE PARTIE :	7
LE TRANSITAIRE, UN AGENT DE LIAISON ENTRE DEUX TRANSPORTS.....	7
Le transitaire est un mandataire professionnel. C'est communément admis vu la mission de représentation qu'il est appelé à accomplir. Le nouveau code maritime malagasy de 2000, dans son article 10.6.01 a d'ailleurs défini le transitaire comme étant « un mandataire des ayants droit à la marchandise »,et on verra que son mandat ne dépasse pas un cadre géographique déterminé, d'où sa qualification d'agent de liaison. Il est donc important d'analyser dans quelle mesure le transit est un aspect de la professionnalisation du mandat avant d'étudier la réglementation de cette profession à Madagascar.....	8
CHAPITRE I :	9
LE TRANSIT, UNE FIGURE DE PROFESSIONNALISATION DU MANDAT.....	9
Section 1 : Le droit commun du mandat appliqué au transit :	11
Paragraphe 1 : La formation du contrat de transit :	11
A- Les parties au contrat :	11
1- Le mandant : le client du transitaire :	11
2- Le mandataire : le transitaire :	12
B : L'objet du contrat :	14
1- Application du droit commun :	15
2- Un acte général ou un acte spécial :	16
3- La limite du pouvoir :	16
C : La forme du contrat de transit :	17
L'écrit est exigé :	17
D : La preuve du contrat :	17
Paragraphe 2 : Les effets du contrat :	18
A : Les effets entre le client et le transitaire :	18
1- Les obligations du transitaire :	18
a- Exécuter la mission :	18
b- Rendre compte de la mission :	21
2- Les obligations du client :	23
a- Le remboursement des frais et avances :	23
b- L'indemnisation des pertes :	24
c- Le paiement de la rémunération :	24
B : Les effets entre le transitaire et les tiers :	25
1- Le transitaire disparaît de la scène juridique :	26
2- Le transitaire reste sur la scène juridique :	26
C : Les effets entre le client et les tiers :	27
1- Le transitaire a agi dans les limites de son pouvoir :	27
a- Principe : le client est tenu :	27
b- Exception : En cas de concert frauduleux entre le transitaire et le tiers contractant :	27
2- Le transitaire a agi au-delà du pouvoir donné par le client :	27
a- Principe : Le client n'est pas tenu :	27
b- Exception : Le client est tenu :	27
Paragraphe 3 : L'extinction du contrat :	29
A : La fin voulue :	29
1- La révocation par le client :	30
a- Principe : Le mandat est librement révocable :	30

b-Les exceptions :	30
2- La renonciation par le transitaire :	32
B : La fin subie :	32
1- La faillite de l'une des parties :	33
Section 2 : Le transitaire, un mandataire salarié auxiliaire de transport :	33
Paragraphe 1 : La mission du transitaire :	34
A- La réception de la marchandise :	34
B- L'accomplissement des formalités douanières :	35
C- L'obligation de réserver le recours de son mandant :	35
D- La garde et la conservation des marchandises :	36
E- L'expédition ou la réexpédition des marchandises :	36
Paragraphe 2 : Les devoirs du transitaire :	38
A : La loyauté :	38
B : La diligence :	38
C : Devoir de conseil :	39
Paragraphe 3 : Les responsabilités du transitaire :	39
A : La responsabilité des pertes et avaries :	40
B : La responsabilité en tant que mandataire salarié :	40
C : La responsabilité en tant que dépositaire salarié :	40
D : La responsabilité en tant que commissionnaire en douane :	41
Paragraphe 4- Les privilèges du transitaire :	44
 CHAPITRE II :	 45
 LA RÉGLEMENTATION DE LA PROFESSION DE TRANSITAIRE À MADAGASCAR :	 45
Section 1 : La déclaration en douane :	47
Paragraphe 1 : L'obligation de déclarer :	47
Paragraphe 2 : La forme de la déclaration :	48
A : Principe : l'écrit est exigé :	48
B : Exceptions :	48
1- la déclaration verbale :	48
2- La déclaration provisoire :	48
Paragraphe 3 : Les personnes habilitées à déclarer les marchandises :	48
A : Le commissionnaire en douane agréé :	49
B : L'expéditeur ou le destinataire réel de marchandise :	49
C : Les entreprises de transport exploitées en régie directe par l'Etat :	49
Section 2 : L'agrément :	49
Paragraphe 1 : Les conditions d'obtention de l'agrément :	49
A : La demande d'agrément :	49
B : Le paiement du cautionnement :	50
Paragraphe 2 : Le retrait de l'agrément :	50
Section 3 : Les tarifs des rémunérations des commissionnaires agréés en douane :	51
 DEUXIÈME PARTIE :	 52
 LE COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT,	 52
 UN ORGANISATEUR :	 52
 CHAPITRE I :	 54
 L'ORIGINALITÉ DE LA COMMISSION DE TRANSPORT :	 54
Section 1 : Le droit commun de la commission :	56
Paragraphe 1 : La formation du contrat de commission :	56
A : Les parties au contrat :	56
B : L'objet du contrat :	57

C : Forme et preuve du contrat :.....	57
Paragraphe 2 : Les effets de la commission :.....	58
Ces effets sont les obligations respectives du commettant et du commissionnaire.....	58
A : Les obligations du commissionnaire :.....	58
1- L'exécution du contrat :.....	58
a- Qui exécute ?.....	58
b- Comment exécuter ?.....	58
c- Obligation de résultat ou de moyen ?.....	59
2- Rendre compte :.....	60
B : Les obligations du commettant :.....	61
Paragraphe 3 : La fin de la commission :.....	62
Section 2 : Le commissionnaire de transport : mission plus large et responsabilité aggravée :.....	63
Paragraphe 1 : La formation du contrat :.....	63
A- Les parties au contrat :.....	63
B- L'objet du contrat : organiser le transport :.....	64
C- La forme du contrat :.....	65
Paragraphe 2 : Les effets du contrat de commission de transport :.....	65
A. Les obligations du commissionnaire de transport :.....	65
B- La double responsabilité du commissionnaire de transport :.....	66
1- La responsabilité du fait personnel :.....	66
2- La responsabilité du fait de ses substitués :.....	67
3- Les causes d'exonération de responsabilité du commissionnaire de transport :.....	69
4- La limitation de la responsabilité du commissionnaire de transport :.....	70
5- L'action en responsabilité contre le commissionnaire de transport :.....	71
6- Détermination du préjudice indemnisable :.....	74
C- Les obligations du commettant :.....	74
D : Le privilège du commissionnaire de transport :.....	75
1- Etendue du privilège :.....	75
2- Assiette du privilège :.....	76
3- Conditions d'exercice du privilège :.....	76
4- Attributs du privilège :.....	77
5- La réalisation du gage :.....	78
6- Le privilège du commissionnaire de transport face au règlement ou liquidation judiciaire du débiteur :.....	79
Section 3 : Les professions voisines de la commission de transport :.....	84
Paragraphe 1 : Le transporteur routier :.....	84
A- Opération matérielle et acte juridique :.....	84
B- Intérêts de la distinction :.....	85
Paragraphe 2 : Le déménageur :.....	86
Paragraphe 3 : Le transitaire :.....	86
 CHAPITRE II :.....	 89
 LE CAS PARTICULIER DE MADAGASCAR.....	 89
Section 1 : Les causes de la confusion :.....	91
Paragraphe 1 : L'insuffisance de texte en droit malagasy :.....	91
A- Les activités réglementées :.....	92
1- Le groupage routier ou ferroviaire :.....	92
2- Affrètement routier ou affrètement de camion :.....	93
3- Exploitation de bureau de ville :.....	94
B : La réglementation de base :.....	94
1- Conditions d'obtention des licences :.....	96
2- Validité et renouvellement des licences :.....	98
3- Suspension et retrait des licences :.....	99
C : Les documents à établir et à tenir par le commissionnaire de transport :.....	100
1- Pour les groupeurs :.....	100
2- Pour les affréteurs :.....	102
3- Pour les exploitants de bureau de ville :.....	103
D : Les tarifs de rémunération des commissionnaires de transport :.....	104

1- Pour les groupeurs :.....	104
2- Pour les exploitants de bureau de ville :.....	105
3- Pour les affréteurs :.....	105
Paragraphe 2 : L'imperfection des textes existants :.....	107
A : Concernant la L. T. G. O. :.....	107
B : Quant au Code des douanes :.....	108
C : S'agissant du Code maritime :.....	108
D : Sur les Tarifs du R. N. C. F. M. :.....	109
E : La Convention de Concession de Gestion et d'Exploitation du Réseau Ferroviaire Nord de la République de Madagascar :.....	110
Section 2 : La force de la pratique : le dépassement du cadre du mandat par le transitaire :.....	111
Paragraphe 1 : Le transitaire affréteur :.....	111
Paragraphe 2 : Le transitaire groupeur :.....	112
Paragraphe 3 : Le transitaire organisateur :.....	112
Section 3 : Solutions proposées :.....	112
Paragraphe 1 : Sur le plan juridique :.....	113
Paragraphe 2 : Sur le plan administratif :.....	113
A- Le Comité national des commissionnaires de transport :.....	113
B- Les groupements professionnels de commissionnaires de transport :.....	114
C- Le Comité consultatif :.....	114
 CONCLUSION.....	 114
 OUVRAGES GENERAUX :.....	 1
 OUVRAGES SPECIAUX :.....	 1
 PRINCIPALES ABREVIATIONS :.....	 1

ANNEXE I

EXTRAIT DU CODE DES DOUANES

TITRE IV

OPERATIONS DE DEDOUANEMENT

CHAPITRE PREMIER

DECLARATION EN DETAIL

SECTION I

CARACTERE OBLIGATOIRE DE LA DECLARATION EN DETAIL

Art. 66. – 1° Toutes les marchandises importées ou exportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail leur assignant un régime douanier ;

2° L'exemption des droits et taxes soit à l'entrée, soit à la sortie , ne dispense pas de l'obligation prévue au présent article.

Art. 67. – 1° La déclaration en détail doit être déposée dans un bureau des douanes ouvert à l'opération douanière envisagée ;

2° A l'importation, elle ne peut être présentée avant l'arrivée des marchandises au bureau ni avant le dépôt du manifeste d'entrée du navire ou de l'avion qui les apporte ; elle doit être déposée dans un délai maximum de trois jours francs après l'arrivée des marchandises au bureau (non compris les dimanches et jours fériés) et pendant les heures d'ouverture de bureau ;

3° A l'exportation, elle doit être déposée dès l'arrivée des marchandises au bureau ou, si les marchandises sont arrivées avant l'ouverture du bureau, dès cette ouverture.

SECTION II

PERSONNES HABILITEES A DECLARER LES MARCHANDISES EN DETAIL 6 COMMISSIONNAIRES EN DOUANE

Art. 68. – Les marchandises importées ou exportées doivent être déclarées en détail par leurs propriétaires ou par les personnes ou services ayant obtenu l'agrément de commissionnaires en douane ou l'autorisation de dédouaner dans les conditions prévues par les articles 69 à 76 du présent Code.

Art. 69. – 1° Nul ne peut faire profession d'accomplir pour autrui les formalités de douanes concernant la déclaration en détail des marchandises s'il n'a été agréé comme commissionnaire en douane ;

2° Cet agrément est donné par le Ministre chargé des Finances sur la proposition du directeur des douanes. La décision fixe le ou les bureaux des douanes pour lesquels l'agrément est valable ;

3° Le Ministre chargé des Finances et de l'Economie peut, suivant la même procédure, retirer son agrément à titre temporaire ou définitif.

Art. 70. – 1° Toute personne physique ou morale qui, sans exercer la profession de commissionnaires en douane, entend, à l'occasion de son industrie ou de son commerce, faire à la douane des déclarations en détail pour autrui, doit obtenir l'autorisation de dédouaner ;

2° Cette autorisation est accordée à titre temporaire et révocable et pour des opérations portant sur des marchandises déterminées dans les conditions fixées par l'alinéa 2 de l'article 69

Art. 71. – 1° L'agrément de commissionnaires en douane est donné à titre personnel. Lorsqu'il s'agit d'une société, il doit être obtenu pour la société et pour toute personne habile à représenter la société ;

2° En aucun cas, le refus ou le retrait temporaire ou définitif de l'agrément ou de l'autorisation de dédouaner ne peut ouvrir droit à indemnité ou dommages- intérêts.

Art. 72. – Les commissionnaires en douane agréés forment un groupement professionnel dont les statuts sont soumis à l'approbation du Ministre chargé des

Finances et de l'Economie. Ce groupement professionnel est appelé à donner son avis sur les demandes et retraits d'agrément de commissionnaires en douane. Il peut, en outre, proposer le retrait d'agrément.

Art. 73. – Les commissionnaires en douane agréés doivent déposer un cautionnement qui couvre éventuellement à l'égard du seul service des douanes les créances du Trésor à l'encontre des commissionnaires en douane agréés et de leur caution.

Art. 74. – 1° Toute personne physique ou morale qui accomplit pour autrui des opérations de douane doit les inscrire sur des répertoires annuels dans les conditions fixées par le directeur des douanes (1);

2° Elle est tenue de conserver lesdits répertoires ainsi que les correspondances et documents relatifs à ses opérations douanières cinq ans à compter de la date d'enregistrement des déclarations de douane correspondantes.

Art. 75. – Les tarifs des rémunérations que les commissionnaires en douane agréés sont autorisés à percevoir sont fixés dans les conditions prévues par la législation et la réglementation sur les prix.

Art. 76. – 1° Les conditions d'application des articles 68 à 75 sont fixées par des arrêtés du Ministre chargé des Finances et de l'Economie (2);

2° Ces arrêtés déterminent les conditions dans lesquelles les services publics concédés ou subventionnés peuvent accomplir pour autrui des opérations de dédouanement et les obligations qui leur incombent à cet égard.

CHAPITRE II

FORME, ENONCIATIONS ET ENREGISTREMENT DES DECLARATIONS EN DETAIL

Art. 77. – 1° Les déclarations en détail doivent être faites par écrit;

2° Elles doivent contenir toutes les indications nécessaires pour l'application des mesures douanières et pour l'établissement des statistiques de douane;

3° Elles doivent être signées par le déclarant;

4° Le directeur des douanes détermine la forme des déclarations, les énonciations qu'elles doivent contenir et les documents qui doivent y être annexés. Il peut autoriser dans certains cas, le remplacement de la déclaration écrite par une déclaration verbale (3) ;

Art. 78. – Lorsque plusieurs articles sont repris sur la même formule de déclaration, chaque article est considéré comme ayant fait l'objet d'une déclaration indépendante.

Art. 79. - Il est défendu de présenter comme unité dans les déclarations plusieurs colis fermés réunis de quelque manière que ce soit.

Art. 80. – 1° Les personnes habilitées à déposer les déclarations en détail, lorsqu'elles ne sont pas en possession des éléments nécessaires pour les établir, peuvent être autorisées à examiner les marchandises avant déclaration et à prélever des échantillons. Elles doivent alors présenter à la douane une déclaration provisoire qui ne peut, en aucun cas, les dispenser de l'obligation de la déclaration en détail;

2° Toute manipulation susceptible de modifier la présentation des marchandises ayant fait l'objet de déclarations provisoires est interdite;

3° La forme des déclarations provisoires et les conditions dans lesquelles peut avoir lieu l'examen préalable des marchandises sont déterminées par décisions du directeur des douanes (1).

Art. 81. – 1° Les déclarations en détail reconnues recevables par les agents des douanes sont immédiatement enregistrées par eux;

2° Sont considérées comme irrecevables les déclarations irrégulières dans la forme ou qui ne sont pas accompagnées des documents dont la production est obligatoire.

Art. 82. – 1° Après leur enregistrement, les déclarations ne peuvent plus être modifiées; elles deviennent des actes authentiques liant le déclarant à l'Administration;

2° Néanmoins, le jour même du dépôt de la déclaration, et avant le commencement de la vérification, les déclarants peuvent rectifier leurs déclarations en détail, quant au poids, au nombre, à la mesure ou à la valeur, à la condition de

représenter le même nombre de colis revêtus des mêmes marques et numéros que ceux précédemment énoncés ainsi que les mêmes espèces de marchandises.

CHAPITRE III

VERIFICATIONS DES MARCHANDISES (2)

SECTION I

CONDITIONS DANS LESQUELLES A LIEU LA VERIFICATION DES MARCHANDISES

Art. 83. – 1° Après enregistrement de la déclaration en détail, le service des douanes procède, s'il le juge utile, à la vérification de tout ou partie des marchandises déclarées;

2° En cas de contestation, le déclarant a le droit de récuser les résultats de la vérification partielle et de demander la vérification intégrale des énonciations de la déclaration sur lesquelles porte la contestation.

Art. 84. – 1° La vérification des marchandises déclarées dans les bureaux de douane ne peut être faite que dans les magasins de la douane ou dans les lieux désignés à cet effet par le service des douanes;

2° Le transport des marchandises sur les lieux de la vérification, le déballage, le remballage et toutes manipulations nécessitées par la vérification sont effectuées aux frais et sous la responsabilité eu déclarant;

3° Les marchandises qui ont été conduites dans les magasins de la douane ou sur les lieux de la vérification ne peuvent être déplacées sans la permission du service des douanes;

4° Les personnes employées par le déclarant pour la manipulation des marchandises en douane doivent être agréées par le service des douanes ; à défaut de cet agrément, l'accès des magasins de la douane et des lieux désignés pour la vérification leur est interdit.

Art. 85. – 1° La vérification a lieu en présence du déclarant;

LRF 1998 JO 24. 09. 98 p.2930

Au lieu de:

Art 67

2°/ A l'importation, elle ne peut être présentée avant l'arrivée des marchandises au bureau ni avant le dépôt du manifeste d'entrée du navire ou de l'avion qui les apporte ; elle doit être déposée dans un délai maximum de trois jours francs après l'arrivée des marchandises au bureau (non compris les dimanches et les jours fériés) et pendant les heures d'ouverture de bureau;

Lire:

Art 67

2°/ A l'importation, elle ne peut être présentée avant l'arrivée des marchandises au bureau ni avant le dépôt du manifeste d'entrée du navire ou de l'avion qui les apporte ; elle doit être déposée dans un délai maximum de quinze jours francs après l'arrivée des marchandises au bureau (non compris les dimanches et les jours fériés) et pendant les heures d'ouverture de bureau;

Au lieu de :

Art 69- 1° Nul ne peut faire profession d'accomplir pour autrui les formalités de douanes concernant la déclaration en détail des marchandises s'il n'a été agréé comme commissionnaire en douane.

Lire :

Art 69 – 1° Nul ne peut faire profession d'accomplir pour autrui les formalités de douanes concernant la déclaration en détail des marchandises s'il n'a été agréé comme commissionnaire en douane sous peine de tomber sous le coup des dispositions de l'article 278 du présent Code.

ANNEXE II

ARRETE N° 7298/2002

Portant refonte de l'arrêté n°588 du 17 mars 1961, réglementant la profession de commissionnaire en douane

LE MINISTRE CHARGE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES ET DU BUDGET,

Vu la Constitution de 1992,

Vu les articles 68 à 76 du Code des Douanes,

Arrête :

CHAPITRE PREMIER

DE LA PROFESSION DE COMMISSIONNAIRE EN DOUANE

Article premier. – Nul ne peut faire Profession d'accomplir pour autrui des formalités de douanes, s'il n'a été agréé comme commissionnaire en douane.

Sont considérées comme commissionnaires en douane et soumises comme telles aux prescriptions du présent arrêté, toutes personnes physiques ou sociétés faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises, que cette profession soit exercée à titre principal ou à titre accessoire, et quelle que soit la nature du mandat à elle confié.

Art. 2. – Les commissionnaires agréés forment un ou plusieurs groupements professionnels dont les règlements sont soumis, après avis du directeur général des douanes, à l'approbation par arrêté du Ministre chargé des Douanes.

Le siège de ce ou ces groupements professionnels est obligatoirement fixé à Antananarivo. Ils sont représentés par leur président respectif assisté d'un bureau; le président et le bureau sont élus par les membres de chaque groupement.

CHAPITRE II

DE L'AGREMENT

Art. 3. – L'agrément de commissionnaire en douane est donné à titre personnel. Lorsqu'il s'agit d'une société, il doit être obtenu pour la société et pour toute personne habile à représenter la société.

Art. 4. – L'agrément de commissionnaire en douane est donné par décision du Ministre chargé des Douanes sur la proposition du directeur général des douanes après avis de la chambre de commerce de chacune des localités intéressées. Cette décision fixe le ou les bureaux de douane pour lesquels l'agrément est valable.

Art. 5. – La demande d'agrément en qualité de commissionnaire en douane, établie sur papier libre, doit être adressée, sous pli recommandé, au directeur général des douanes ; elle doit indiquer la ou les localités sièges du ou des bureaux de douane près desquels l'agrément est sollicité, et être accompagnée :

1° Pour les personnes physiques :

- a. d'un certificat de nationalité ;
- b. d'un extrait du registre des actes de naissances ;
- c. d'un extrait du casier judiciaire, bulletin n°3
- d. soit d'une déclaration du pétitionnaire attestant qu'il possède, dans chaque localité intéressée, l'établissement prévu à l'article 11 ci-après, soit de l'engagement d'entrer en possession de cet établissement dans le cas où il viendrait à obtenir l'agrément ;
- e. d'un état 211 bis délivré par le service des impôts ;
- f. d'un curriculum vitae ;

2° Pour les sociétés :

- a. d'un exemplaire des statuts ;
- b. d'une ampliation de la délibération au cours de laquelle ont été désignés le président et, éventuellement, le directeur général, le ou les gérants, à moins que ceux-ci ne soient statutaires ;
- c. d'une déclaration du président du conseil d'administration donnant la composition de ce conseil s'il en existe et faisant connaître le nom, le lieu et date de naissance et la nationalité de ses membres ou, dans le cas

contraire d'une déclaration d'un gérant faisant connaître ses lieu et date de naissance et, s'il y a lieu, ceux des cogérants et indiquant la nationalité de ceux-ci;

- d. D'un certificat de nationalité, d'un extrait du casier judiciaire, bulletin n°3, d'un extrait des actes de naissance, un état 211 bis délivré par le service des impôts et d'un curriculum vitae concernant le président du conseil d'administration ou de surveillance et le cas échéant, le directeur général ou, selon le cas, le ou les gérants de surveillance et le cas échéant, le directeur général ou, selon le cas, le ou les gérants
- e. Soit d'une déclaration du président, du directeur général ou d'un gérant attestant que la société possède bien dans chaque localité intéressée, l'établissement prévu à l'article 11 ci-après, soit de l'engagement d'entrer en possession de cet établissement dans le cas où elle viendrait à obtenir l'agrément.

3° Dans tous les cas, une déclaration de recette délivrée par le Trésorier Principal certifiant le paiement de la caution sur l'ensemble des localités sollicitées prévues à l'article 12 – 1° ci-après doit, en outre, accompagner la demande.

Art. 6. – Le directeur général des douanes accuse réception de la demande et fait procéder à une enquête par les receveurs des douanes de chaque localité intéressée. Ceux-ci peuvent, à cette occasion, exiger du pétitionnaire toutes pièces justificatives, autres que celles désignées ci-dessus, qui leur paraîtraient nécessaires.

Il saisit immédiatement par lettre recommandée la ou les chambres de commerce intéressées, les invitant à donner leur avis sur la requête ; ces avis sont donnés par lesdits organismes au directeur général des douanes sous le couvert du ou des receveurs des douanes chargés de l'enquête. Ils doivent être exprimés dans un délai maximum de deux mois.

Les propositions du directeur général des douanes, avec les avis de la ou des chambres de commerce, sont soumises au Ministre chargé des Douanes pour décision.

Art. 7. – L'agrément est accordé pour une durée indéterminée. Il n'est valable que pour le ou les bureaux de douane des localités désignées par la décision qui l'accorde.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, tout titulaire de l'agrément peut, occasionnellement, opérer dans un bureau ou des bureaux autres que celui ou ceux pour

lesquels il a obtenu l'agrément, pourvu que cette intervention conserve un caractère exceptionnel et sous réserve d'une autorisation spéciale du directeur général des douanes.

Peuvent, en outre, opérer dans les bureaux des Antennes AGOA les commissionnaires agréés en douane dans les localités concernées.

Art. 8. – L'extension de l'agrément est accordée dans les mêmes formes que l'agrément lui-même, la demande devant seulement être accompagnée soit d'une déclaration par laquelle le pétitionnaire atteste qu'il possède, dans chaque localité pour laquelle il sollicite l'extension de son agrément, l'établissement prévu à l'article 11 ci-dessous, soit de l'engagement d'entrer en possession de cet établissement au cas où il viendrait à obtenir l'extension de son agrément.

Art. 9. – Les décisions accordant l'agrément ou l'extension de l'agrément sont notifiées aux bénéficiaires, sous pli recommandé, par le directeur général des douanes ; elles sont publiées au *Journal Officiel* de la république de Madagascar.

Art. 10. – Les décisions de rejet, dont les motifs n'ont pas à être indiqués, sont notifiées aux pétitionnaires, sous pli recommandé avec accusé de réception postal, par le directeur général des douanes. Dans le cas où la décision de rejet est prise malgré les avis favorables de la ou des chambres de commerce intéressées, l'intéressé peut, par lettre recommandée adressée à la direction générale des douanes dans un délai de quinze jours suivant la date de l'accusé de réception postal, visé ci-dessus, provoquer un second examen de sa demande d'agrément par le Ministre chargé des Douanes. Le pétitionnaire dispose alors d'un délai d'un mois suivant la date de l'accusé de réception postal précité, pour adresser à la direction générale de douanes un mémoire motivant le nouvel examen sollicité. La nouvelle décision prise par le Ministre chargé des Douanes est définitive et sans appel.

Réserve faite du recours prévu à l'alinéa précédent, une demande d'agrément ou d'extension d'agrément ne peut être renouvelée au cours de la période de douze mois qui suit la notification de la décision de rejet.

CHAPITRE III

DES OBLIGATIONS ET PRIVILEGES DES COMMISSIONNAIRES EN DOUANE

Art. 11. – Tout commissionnaire en douane doit posséder, dans chaque localité pour laquelle son agrément est valable, un établissement dans lequel doivent être conservés les documents (répertoires, correspondances et pièces de comptabilité notamment) visés à l'article 74 du Code des Douanes.

Il doit, dans un délai de deux mois à compter de la date de la décision d'agrément, justifier de l'existence de cet établissement et de l'inscription de celui-ci au registre du commerce et au rôle de la taxe professionnelle pour l'exercice de la profession de commissionnaire en douane.

L'établissement visé au présent article doit se composer au moins d'un local exclusivement à l'usage de bureau du commissionnaire en douane pour l'exercice de sa profession, et d'une pièce destinée exclusivement au classement et à la conservation des documents visés à l'alinéa ci-dessus; cette deuxième pièce peut être remplacée par une armoire distincte placée dans le bureau, sur autorisation du directeur général des douanes.

Art. 12. – 1° Conformément aux dispositions de l'article 5 – 3° ci-dessus, le montant du cautionnement pour l'ensemble des bureaux pour lesquels l'agrément est sollicité est fixé:

-à neuf millions de francs malagasy si la demande d'agrément comporte l'un des bureaux de douanes de Toamasina, Mahajanga, Antananarivo, Antsiranana, Toliara ou Antsirabe;

-à trois millions de Francs malagasy si la demande d'agrément ne comporte que des localités autres que celles ci-dessus.

Le cautionnement, déposé en espèce à la trésorerie principale, où il est consigné, peut, sur décision du Ministre chargé des Douanes, être affecté au paiement des sommes de toute nature dont l'intéressé pourrait être redevable envers le service des douanes. Il ne peut être levé qu'avec l'accord du directeur général des douanes;

2° Un commissionnaire en douane ne peut accomplir un acte de sa profession dans chaque localité pour laquelle l'agrément est valable, qu'après avoir justifié

- a. Qu'il possède dans chacune de ces localités, sauf dérogation accordée par le directeur général des douanes, l'établissement visé à l'article 11 ci-dessus;
- b. De la garantie d'une caution agréée par le directeur général des douanes, ou d'une garantie bancaire ; cette garantie doit être donnée sous forme d'une lettre de garantie par laquelle la caution ou l'établissement de crédit déclare répondre solidairement, et au même titre que le principal obligé, du paiement des sommes de toute nature dont le commissionnaire pourrait être redevable envers le service des douanes.

Le montant de cette garantie est fixé pour chaque localité pour laquelle le commissionnaire a obtenu l'agrément ; il est de :

- Quinze millions de francs malagasy pour chacune des localités de Toamasina, Mahajanga, Antananarivo, Antsiranana, Toliara et Antsirabe
- Cinq millions de francs malagasy pour chacune des autres localités.

Art. 13. – Les commissionnaires agréés en douane sont et demeurent responsables des opérations en douane effectuées par leurs soins.

Art. 14. – Les commissionnaires agréés en douane ne doivent employer pour leurs opérations dans les bureaux des douanes et magasins sous douane que des employés ou ouvriers titulaires d'un permis de circuler nominatif délivré par les receveurs des douanes. Ils répondent envers ce service de tous les actes desdits employés et ouvriers.

Les receveurs des douanes peuvent notamment retirer leur permis aux employés ou ouvriers qui se seraient rendus coupables d'actes délictueux ou frauduleux ou auraient eu des agissements de nature à nuire à la bonne exécution du service des douanes.

Art. 15. – Les tarifs des rémunérations que les commissionnaires agréés en douane sont autorisés à percevoir sont fixés par décision d'homologation de la commission centrale des prix, prise sur avis du ou des groupements professionnels des commissionnaires agréés en douane.

Art. 16. – Les commissionnaires agréés en douane qui ont acquitté pour in tiers, des droits, taxes ou amendes de douane, sont subrogés au privilège de la douane quelles que soient les modalités de recouvrement observées par eux à l'égard de ce tiers. Toutefois, cette subrogation ne peut en aucun cas être opposée aux administrations de l'Etat.

CHAPITRE IV

DU RETRAIT DE L'AGREMENT

Art. 17. – Le retrait général ou local, temporaire ou définitif, de l'agrément est prononcé par décision du Ministre chargé des Douanes sur la proposition du directeur général des douanes, après avis de la ou des chambres de commerce des localités intéressées, dans le cas où des opérations délictueuses graves ou répétées seraient relevées à l'encontre du commissionnaire, au préjudice du service des douanes ou de ses clients, ainsi que dans le cas où l'intéressé ferait preuve d'incapacité professionnelle ou de négligences répétées dans l'exercice de sa profession.

Les chambres de commerce intéressées peuvent également provoquer la procédure de retrait, par voie de proposition adressée au directeur général des douanes dans les cas prévus par leurs règlements intérieurs.

Lorsqu'une mesure de retrait de l'agrément est envisagée, la direction générale des douanes informe l'intéressé, par lettre recommandée avec accusé de réception postal, des griefs retenus à sa charge et l'invite à produire un mémoire en défense. Ce mémoire doit être présenté dans un délai d'un mois qui suit la date de l'accusé de réception postal précité ; passé ce délai, il est passé outre à la production de ce mémoire et le dossier est soumis au Ministre chargé des Douanes pour décision.

Art. 18. – Dans le cas où des opérations délictueuses graves seraient relevées à l'encontre d'un commissionnaire, au préjudice de l'administration des douanes ou de ses clients, le Ministre chargé des Douanes peut, sur la proposition du directeur général des douanes, suspendre immédiatement l'agrément dudit commissionnaire en attendant qu'il soit statué sur le cas conformément aux dispositions de l'article 17 ci-dessus.

Art. 19. – Le retrait local et définitif de l'agrément est prononcé d'office par décision du Ministre chargé des Douanes, sur la proposition du directeur général des douanes à l'encontre de tout commissionnaire agréé en douane qui n'aura pas accompli de formalités de douane, à l'importation ou à l'exportation, pendant une période de six

mois consécutifs pour toute autre cause que l'absence d'opérations d'importation, d'exportation ou de cabotage au bureau de la localité intéressée.

Art. 20. – Le retrait définitif, général ou local, de l'agrément est prononcé d'office par décision du Ministre chargé des Douanes sur la proposition du directeur général des douanes à l'encontre de tout commissionnaire agréé en douane qui ne se sera pas conformé aux obligations prévues à l'article 12 – 2° ci-dessus dans un délai d'un mois à compter de la date de la décision lui octroyant l'agrément.

Art. 21. – En cas, soit de renonciation du bénéficiaire, soit de son décès, soit de dissolution de société, la capacité de l'agrément est constatée par une décision d'annulation d'agrément prise par le Ministre chargé des Douanes, sur la proposition du directeur général des douanes.

Art. 22. - Toute modification dans les statuts d'une société, dans la composition du conseil d'administration ou de surveillance, tout changement de personne habile à la représenter ou tout changement de siège social, doivent être immédiatement portés à la connaissance du directeur général des douanes, pour examen suivant la procédure d'agrément fixée au chapitre II ci-dessus. A défaut de cette notification, le retrait définitif et général de l'agrément serait prononcé d'office par décision du Ministre chargé des Douanes, sur la proposition du directeur général des douanes.

Art. 23. – Les décisions retirant l'agrément sont notifiées aux intéressés, sous pli recommandé avec accusé de réception postal, par le directeur général des douanes ; elles publiées au *Journal Officiel* de la République de Madagascar. Elles sont exécutoires immédiatement à compter de la date de l'accusé de réception postal susvisé.

CHAPITRE V

DES DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 24. – Il est tenu à direction générale des douanes un registre matricule sur lequel sont inscrits tous les commissionnaires en douane.

Art. 25. – En aucun cas, le refus ou le retrait, local ou général, temporaire ou définitif, de l'agrément, ne peut ouvrir droit à indemnité ou dommages- intérêts.

Art. 26. – En cas de décès ou autre circonstance de nature à empêcher un commissionnaire en douane de continuer l'exercice de sa profession, le directeur général

des douanes édicte, compte tenu des intérêts en cause, les mesures provisoires destinées à assurer, le fonctionnement normal de l'entreprise jusqu'à ce que la situation ait pu être régularisée dans le cadre de la réglementation douanière.

Art. 27. – La constitution de la garantie et du cautionnement prévue à l'article 12 ci-dessus ne modifie en rien les pouvoirs et la responsabilité du trésorier principal et des comptables des douanes en ce qui touche l'acceptation des cautions et les facilités de paiement prévues par la législation et la réglementation douanières.

Art. 28. – Lorsqu' aucun commissionnaire n'a été agréé pour un bureau des douanes et que le propriétaire de la marchandise n'est pas représenté dans la localité où est établi ce bureau des douanes, ce propriétaire peut charger, par une procuration spéciale pour agir en douane, une personne de son choix de procéder à ces opérations.

CHAPITRE VI

DES AUTORISATIONS LIMITEES

Art. 29. – 1° Tout destinataire ou expéditeur réel de marchandises qui, sans exercer la profession de commissionnaire en douane entend, à l'occasion de son industrie ou de son commerce, effectuer des opérations de douane pour le compte d'autrui peut obtenir l'autorisation spéciale de dédouaner sur sa demande et sous réserve du respect des conditions édictées par l'article 12 ci-dessus.

Cette autorisation est accordée, rejetée ou retirée par le directeur général des douanes qui délègue son pouvoir au directeur de la législation, de la comptabilité et des statistiques douanières.

En outre, la demande doit préciser:

- a- le motif et la durée de l'autorisation demandée,
- b- la nature des opérations de douane à effectuer,
- c- la nature des marchandises à laquelle s'applique l'autorisation,
- d- le ou les bureaux des douanes où s'effectueront les opérations.

2° Tout propriétaire de marchandises peut les déclarer sans autorisation spéciale de dédouaner. Il en est de même pour les entreprises ou sociétés ayant un service constitué pour effectuer les opérations de dédouanement

de leurs propres marchandises à condition de respecter les conditions édictées par l'article 12 ci-dessus.

Art. 30. – Il est tenu à la direction générale des douanes un registre matricule sur lequel sont inscrites les personnes ou sociétés auxquelles est accordée l'autorisation visée à l'article 29 – 1° ci-dessus.

CHAPITRE VII

DES ENTREPRISES DE TRANSPORT EXPLOITEES EN REGLE DIRECTE PAR L'ETAT

Art. 31. – Les entreprises de transport exploitées en régie directe par l'Etat qui désirent déclarer en détail pour autrui les marchandises qu'elles transportent, peuvent effectuer ces opérations de douane sans avoir à obtenir l'agrément de commissionnaire en douane, à condition de se conformer aux stipulations de l'article 32 ci-après.

Art. 32. – Les entreprises visées à l'article précédent doivent:

1° Se faire connaître au directeur général des douanes en indiquant le ou les bureaux des douanes auprès desquels elles entendent opérer et en certifiant qu'elles possèdent dans les localités concernées l'établissement prévu aux articles 11 et 12 – 2° a. ci-dessus;

2° Communiquer au directeur général des douanes toutes pièces justifiant leur appartenance à la catégorie énumérée à l'article 31 ci-dessus: textes institut ifs, statuts, actes de concession, en vue de leur inscription sur u registre matricule tenu par la direction générale des douanes ;

3° Faire connaître au directeur général des douanes les personnes habiles à les représenter qui seront également inscrites sur le registre prévu ci-dessus.

Art. 33. – Les entreprises visées à l'article 31 ci-dessus sont assujetties aux obligations prévues aux articles 11, 13, 14 et 15 du présent arrêté.

En outre, elles doivent notifier au directeur général des douanes dans le délai de deux mois, toutes les modifications à leur structure ou à leur statut, chaque fois que ces modifications sont de nature à influencer sur le classement desdites entreprises à le catégorie spécifiée à l'article 31 ci-dessus.

Tout changement dans les personnes habiles à les représenter devra également être notifié dans les mêmes conditions.

Le cas échéant, les notifications prévues au présent article pourront être remplacées par une référence au *Journal Officiel* de la République de Madagascar dans lequel elles ont été publiées.

Art. 34. – Les entreprises visées à l'article 31 ci-dessus ne sont pas soumises aux obligations prévues à l'article 12 ci-dessus.

CHAPITRE VIII

DES DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Art. 35. – Les commissionnaires en douane bénéficiant de l'agrément à la date du présent arrêté peuvent exercer jusqu'au 31 décembre 2002 mais doivent se conformer à partir du premier janvier 2003 aux dispositions de l'article 12 ci-dessus pour conserver le bénéfice de cet agrément qui pourrait, toutefois, leur être retiré dans les conditions fixées au chapitre IV du présent arrêté.

Art. 36. – Dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, le groupement professionnel des commissionnaire agréés en douane actuellement existant, devra faire valider sa constitution et son règlement dans les conditions fixées par l'article 2 ci-dessus.

Art. 37. – Les entreprises visées à l'article 31 ci-dessus, actuellement constituées et qui désirent continuer à intervenir en douane pour autrui doivent justifier, dans le délai de six mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, qu'elle satisfont aux prescriptions de l'article 32 ci-dessus.

CHAPITRE IX

DES DISPOSITIONS FINALES

Art. 38. – Les dispositions du présent arrêté annulent et remplacent celles de l'arrêté n° 588 du 17 mars 1961.

Art. 39. – Le présent arrêté sera enregistré et publié au *Journal Officiel* de la République de Madagascar.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GENERAUX :

- Paul Henri ANTONMATTEI, Jacques RAYNARD :
« Droit civil : contrats spéciaux »
- Henri Capitant, par François TERRE et Yves LEQUETTE
« Les grands arrêts de la jurisprudence civile » ; Editions Dalloz, 10e édition (1994)
- François Collart DUTILLEUL, Philippe DELEBECQUE :
« Contrats civils et commerciaux » ; précis Dalloz, 1991
- Alfred JAUFFRET, par Jacques MESTRE
« Droit commercial » ; 22e édition, 1995
- Francis LEMEUNIER
« Droit civil, principes et pratique » ; 9e édition, Masson, 1991
- Philippe MALAURIE et Laurent AYNES
« Droit civil » ; éditions Cujas, 1993 : 1994
- G. RIPERT / R. ROBLOT, par Philippe DELEBECQUE, Michel GERMAIN
« Traité de droit commercial »
- Edition Jurid'ika, Cour de Cassation, année 2000
« Bulletin des arrêts de la Cour Suprême de Madagascar »

OUVRAGES SPECIAUX :

- Jacques BERENGIER, Claude GIVRY

« Transport maritime et logistique des matières premières » ; Bibliothèque des matières premières ; Collection dirigée par Philippe CHALMIN ; édition Economica, 1986
- Pierre BRUNAT

« Lamy transport » ; édité par la société Lamy S.A. , mars 1988, n°2351
- Paul CHAUVEAU

« Traité de droit maritime » ; Librairie de la Cour de Cassation, 1958
- René MOREUX, Christian MOREUX

« Le Droit Maritime Français »
- René RODIERE

« Traité général de droit maritime » ; Affrètements et transports ; tome III ; éditions Dalloz, 1970
- René RODIERE

« Droit des transports ; 1er fascicule ; Sirey,1960
- René RODIERE

« Droit maritime » ; 9e édition ; Dalloz, 1982
- René RODIERE

« Droit des transports terrestres et aériens » ; Dalloz, 1982
- Programme Sectoriel Transport

« Transport en devenir », revue du PST n°1 à 5, mai 2001 à août 2002

➤ Ministère des Transports et de la météorologie, Ministère des Travaux publics

« Déclaration de politique nationale de transport » ; Washington D.C. , 6
avril 2000

PRINCIPALES ABREVIATIONS :

al. : alinéa

art. : article

C. : Code

C.A. : Cour d'appel

C. com. : Code de commerce

C. civ. : Code civil

Civ. : Cour de Cassation, Chambre civile

DMF : le Droit Maritime Français

GPCAD : Groupement Professionnel des Commissionnaires Agréés en Douane

J.O. : Journal Officiel

L. : Loi

L. T. G. O. : la Loi sur la Théorie Générale des Obligations