



Gaston NGAMKAN

Docteur en Droit (Université d'Aix-Marseille)
Ancien Avocat à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence
AVOCAT AU BARREAU DU CAMEROUN

Membre correspondant de l'A.F.D.M. (Association Française du Droit Maritime)
Président de l'A.C.D.M. (Association Camerounaise du Droit Maritime)

LE REGIME JURIDIQUE DU TRANSPORT MULTIMODAL DES MARCHANDISES EN AFRIQUE CENTRALE

EXPOSE PRESENTE A L'OCCASION DU COLLOQUE INTERNATIONAL SUR
LE TRANSPORT MULTIMODAL ORGANISE DU 24 AU 26 AVRIL 2018 AU
GICAM A DOUALA A L'INITIATIVE DU CABINET MARINELAND GLOBAL
SOLUTIONS ET SOUS LA BANNIERE DE L'ASSOCIATION CAMEROUNAISE
DU DROIT MARITIME

Par Gaston NGAMKAN

Président de l'ACDM (Association Camerounaise du Droit Maritime)

Avocat au Barreau du Cameroun

Ancien Avocat à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence

Docteur en Droit (Université d'Aix-Marseille)

Consultant en législation des transports à la CEMAC

Définition du concept de transport multimodal

Le transport multimodal est une forme d'organisation du transport de marchandises qui associe plusieurs modes de locomotion soumis à des régimes juridiques différents, sur la base d'un document de transport et sous la responsabilité d'un opérateur dénommé entrepreneur de transport multimodal (ETM) - selon la terminologie consacrée sur le plan international - ou commissionnaire de transport - selon le droit français et les Etats africains qui ont hérité de la législation coloniale française (art. 94 et ss., Code de commerce).

Cette forme d'acheminement de marchandises a connu un boom remarquable avec l'émergence de nouvelles techniques de manutention de fret et d'unitarisation des cargaisons, à l'instar du transroulage, du ferroutage, conteneurs, remorques, caisses amovibles.

Prolifération des textes applicables et place prépondérante des documents contractuels

Toutefois, si le système fonctionne de façon technique et pratique, il en va différemment sur le plan juridique caractérisé par une absence de réglementation uniforme et impérative. La seule convention internationale entièrement dédiée à la question, celle de Genève du 24 mai 1980, n'est pas entrée en vigueur faute de ratifications suffisantes. En effet, il faut la ratification de trente Etats pour sa mise en

application. Or, à ce jour, soit près de 38 ans après son adoption, seuls onze Etats l'ont ratifiée¹ et, au nombre de ceux-ci, ne figure aucun Etat maritime de la vieille Europe, ni aucun pays du nouveau monde (Chine, Corée du Sud, Hong-Kong, Japon, Singapour, Malaisie).

L'avenir de ce texte s'inscrit donc en pointillé, toute chose qui a motivé l'adoption, le 11 décembre 2008, d'une convention maritime plus, c'est-à-dire d'une convention internationale applicable au transport multimodal transmaritime avec des pré et post acheminements réalisés par d'autres modes de locomotion. Cette convention, qui est baptisée sous le nom de Règles de Rotterdam, n'est pas davantage en vigueur pour la même raison.

Pour l'instant, en l'absence d'une convention internationale spécifiquement consacrée au transport multimodal, deux types de règles sont applicables : d'une part, les règles légales consacrées par certaines conventions internationales unimodales et les lois internes, et, d'autre part, les règles contractuelles émanant de la volonté des parties et dont l'intérêt est de suppléer aux insuffisances des premières².

Les conventions unimodales en vigueur qui contiennent des dispositions relatives au transport multimodal sont : les Conventions de Varsovie (art. 31) et de Montréal (art. ...) en matière aérienne, les Règles de Hambourg en matière maritime (art. 1^{er} § 6), la Convention de Berne sur le transport international ferroviaire (art. 2, art 3 § 2 et 3, COTIF et art. 48 RU-CIM), la Convention CMR applicable au contrat de transport international de marchandises par route (art. 2) et l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport routier de marchandises (AUCTRM).

Mais, en dehors de la COTIF (RU-CIM), de la CMR et de l'AUCTRM, ces conventions ne se préoccupent pas réellement de régenter le transport multimodal. Elles se bornent simplement à préserver l'application de leurs propres dispositions au mode de transport pour lequel elles ont été conçues et adoptées, notamment lorsque celui-ci est inclus dans un transport multimodal.

Forts de ce déficit criard d'une convention internationale entièrement consacrée au transport multimodal et las d'attendre l'entrée en vigueur de la convention de

¹ Il s'agit du Burundi, du Chili, de la Géorgie, du Liban, du Libéria, du Malawi, du Mexique, du Maroc, du Rwanda, du Sénégal et de la Zambie. Source : CMI Yearbook 2016, New York II, p. 486.

² La CCI (Chambre de Commerce International) a établi, en collaboration avec la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement), de nouvelles règles en matière de transport multimodal dénommées "les règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal". Ces règles sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1992.

Genève de 1980, certains pays de l'Amérique latine, tels que le Chili et le Mexique³, se sont inspirés de ladite convention pour légiférer sur le plan interne.

Textes applicables en Afrique centrale

A la suite de ces pays latins américains, les Etats de l'Afrique centrale - regroupés au sein de la CEMAC⁴ - ont adopté, le 5 juillet 1996, l'Acte n° 4/96 UDEAC-611-CE-31 portant Convention inter-Etats de transport multimodal de marchandises en UDEAC, texte qui, bien qu'étant la reproduction quasi-littérale de la Convention de 1980, ne régit que le transport multimodal intracommunautaire et international, le transport multimodal domestique étant justiciable des prévisions du Code de commerce sur le commissionnaire de transport et de l'Acte uniforme OHADA sur le droit commercial général dans ses dispositions traitant du commissionnaire expéditeur.

Par ailleurs, tous les six Etats de l'Afrique centrale étant par ailleurs membres de l'OHADA (Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires), il s'ensuit, par voie de corollaire, que les dispositions de l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport routier de marchandises consacrées aux transports multimodaux spécifiques que sont les transports superposés (transroulage et ferroutage) sont également applicables en zone CEMAC.

Plan

Pour déterminer le régime juridique du transport multimodal en Afrique centrale, nous distinguerons entre le transport multimodal classique (I) et le transport multimodal spécifique dit transport superposé (II).

I- LE TRANSPORT MULTIMODAL CLASSIQUE

Le transport multimodal classique, c'est-à-dire avec rupture de charge, est régi en Afrique centrale, d'une part par la Convention inter-Etats et, d'autre part, par les dispositions du Code commerce et de l'Acte uniforme OHADA relatif au droit commercial général.

A- Convention inter-Etats de transport multimodal en UDEAC

Envisageant le statut juridique de l'entrepreneur de transport multimodal, l'article 642 du Code communautaire de la marine marchande de 2012 renvoie à l'Acte n° 4/96 UDEAC-611.CE 31 du 5 juillet 1996 portant Convention inter-Etats de transport multimodal de marchandises en UDEAC.

³ Voir la nouvelle loi mexicaine intitulée "Reglamento para el transporte multimodal internacional", in Diaro official (J.O. du Mexique), viernes 7 de julio de 1989, pp. 8 et ss.

⁴ CEMAC signifie Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale. Jusqu'au 16 mars 1994, cet organisme était dénommé UDEAC (Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale), laquelle, créée le 8 décembre 1964 à Brazzaville au Congo, regroupait et regroupe encore six Etats : le Cameroun, la Centrafrique, le Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale et le Tchad.

Dans les lignes qui suivent, nous nous pencherons sur les points suivants :

- domaine d'application de la Convention inter-Etats ;
- régime de responsabilité de l'ETM.

1/ Domaine d'application de la Convention inter-Etats

D'après l'article 2, cette convention s'applique à tous les contrats de transport multimodal entre les lieux situés dans deux Etats si :

- le lieu de prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport, est situé dans un Etat contractant ; ou
- le lieu de livraison des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport, est situé dans un Etat contractant.

Il s'ensuit que la Convention inter-Etats est applicable au transport multimodal effectué entre deux pays contractants, c'est-à-dire au transport intracommunautaire, et au transport multimodal effectué entre un pays communautaire et un pays tiers, c'est-à-dire au transport multimodal international.

En revanche, cette convention est inapplicable au transport multimodal domestique, c'est-à-dire en l'absence de tout élément d'extranéité.

2/ Régime de responsabilité de l'ETM

a) Durée de la responsabilité (art. 15)

S'inspirant de l'article 14 § 1^{er} de la Convention des Nations-Unies du 24 mai 1980, texte à son tour inspiré de l'article 4 des Règles de Hambourg, l'article 15 § 1^{er} énonce que : "*l'ETM est responsable des marchandises pour toute la période où elles sont sous sa garde*", c'est-à-dire à partir de la prise en charge des marchandises jusqu'au moment de leur livraison.

b) Principe de la responsabilité de l'ETM (art 16).

Ce principe est fixé par l'article 16 de la Convention TM/CEMAC intitulé "Fondement de la responsabilité". Cet intitulé apparaît quelque peu inexact et confine à une maladresse de langage. En effet, ce n'est pas un fondement qu'exprime ce texte

mais le principe de la responsabilité⁵. Cette précision de sémantique faite, le principe de responsabilité de l'ETM est énoncé ainsi qu'il suit (art. 16 § 1^{er}) : "*L'entrepreneur de transport multimodal est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, ainsi que du retard à la livraison, si l'évènement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 15, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne visée à l'article 17 ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences*".

Cette formule est reprise des Règles de Hambourg en matière maritime (art. 5 § 1^{er}) et de la Convention de Genève de 1980 sur le transport multimodal (art. 16 § 1^{er}). Elle est aussi celle de la Convention de Varsovie en matière aérienne (art. 20) – à la seule réserve près d'une différence de terminologique subtile : mesures "nécessaires" alors que les autres textes parlent de mesures "raisonnables".

Cela dit, le principe de responsabilité sus-indiqué a donné lieu à controverse en doctrine. La première interprétation – celle du doyen Rodière⁶ et de M. Tantin⁷, qui fonde la responsabilité de l'ETM sur une présomption de faute, répond au souhait complaisant des rédacteurs de la Convention, tandis que la seconde – celle de Mme Vallier⁸, de notre confrère Scapel⁹ et des professeurs Sériaux¹⁰, Bonassies¹¹ et Bokalli¹² qui la fonde sur la présomption de responsabilité, paraît conforme à la lettre du texte et à la pratique jurisprudentielle actuelle.

Dans l'opinion du soussigné, c'est la seconde interprétation, celle allant dans le sens d'une présomption de responsabilité, d'une responsabilité de plein droit, de l'ETM qui devra recevoir l'onction des tribunaux. Car, consacrer une véritable présomption de faute reviendrait à réaliser une régression spectaculaire par rapport à toutes les conventions modernes dans le domaine des transports, lesquelles, rappelons-le, adoptent un système de responsabilité de plein droit (Règles de La Haye, CIM/COTIF, CMR).

⁵ En ce sens : C. Scapel, Les réformes apportées par les Règles de Hambourg à la responsabilité du transporteur maritime, in *Revue Scapel* 1992, p. 113, n° 8.

⁶ R. Rodière, *Transports combinés*, op. cit., 3^e étude, p. 518, n° 24.

⁷ G. Tantin, *La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises*, in *Jurisclasseur com.* 1988, fasc. 855.

⁸ A. Vallier, *La Convention de la CNUCED du 24 mai 1980 sur le transport international multimodal de marchandises*, thèse Université d'Aix-Marseille, 1983, p. 88.

⁹ C. Scapel, op. cit., p. 118, n°s 21-23.

¹⁰ A. Sériaux, *La faute du transporteur*, 2^e édition, Economica, 1998, p. 81, n° 106.

¹¹ P. Bonassies, *Les Règles de Hambourg*, in *Cahiers de documentation de la Chambre de commerce et d'Industrie de Marseille*, p. 10, n° 19.

¹² V. E. Bokalli, *La protection des chargeurs à travers les Règles de Hambourg*, in *DMF* 1997, 237.

Observons pour terminer que, pour fonder la responsabilité de l'ETM, le fait dommageable ne doit pas nécessairement résulter des actes ou omissions de l'ETM lui-même ; il peut aussi provenir de ceux de ses préposés ou de toute personne au service de laquelle il a fait appel pour l'exécution du transport. C'est ce que rappelle l'article 17 de la Convention TM/CEMAC intitulé "*Responsabilité de l'ETM pour ses préposés, mandataires*"¹³.

Ce texte, qui fait penser à l'ancien article 99 du Code de commerce français – et même camerounais, suppose que les préposés ou mandataires "*agissent dans l'exercice de leurs fonctions*" et que toute autre personne, qui n'est ni un préposé ni un mandataire de l'ETM¹⁴ agit "*aux fins de l'exécution du contrat*"¹⁵.

Au total, s'il est avéré que la responsabilité de l'ETM est de plein droit engagée en cas de dommage, de perte ou de retard à la livraison, il est non moins vrai que la réparation incombant à l'ETM, sous certaines conditions, connaît des bornes infranchissables.

c) Les limites de la réparation incombant à l'ETM (art. 19)

Dans le sillage de la Convention de Genève de 1980, la Convention TM/CEMAC adopte comme principe le système de responsabilité uniforme. Ce n'est qu'à titre exceptionnel, et seulement pour la limitation de l'indemnisation, que cette Convention retient le système réseau, quand le dommage s'est produit sur un tronçon déterminé d'un parcours multimodal.

i) Principe : responsabilité uniforme (art. 19)

Dans un premier temps, la Convention limite la réparation de l'ETM sans trop se soucier du lieu où le dommage s'est reproduit. Seul l'intéresse le préjudice subi par l'ayant droit à la marchandise. Ainsi, en fonction du type de préjudice, elle établit trois plafonds de réparation différents : un premier plafond pour les pertes ou avaries lorsque le transport multimodal comporte un tronçon maritime ou fluvial, un second plafond pour les pertes ou avaries lorsque le transport multimodal ne

¹³ La même règle figure à l'article 15 de la Convention de Genève de 1980.

¹⁴ Il s'agit le plus souvent d'un sous-traitant.

¹⁵ Les préposés de l'ETM sont ses employés, ses mandataires sont transitaires et autres services de représentation dont il peut utiliser les prestations, notamment à l'étranger, et les sous-traitants sont les transporteurs unimodaux, les entreprises de manutention, d'entreposage, de groupage, etc ..., qui permettent la réalisation du transport multimodal.

comporte pas un tronçon maritime ou fluvial et un troisième pour le retard à la livraison.

Dans le cas où le transport multimodal comporte un segment maritime ou fluvial, l'article 19 § 1^{er} limite la réparation de l'ETM à une somme ne dépassant pas **2000 F CFA** par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées (équivalent d'environ 3,05 €).

La première observation – qui est en fait une critique – est le montant ridiculement bas du plafond de réparation, notamment si on compare ce plafond aux limites prévues par les autres conventions internationales en matière de transport¹⁶.

D'autre part, le texte précise : *"la limite la plus élevée étant applicable"*. Cette incidente est une aberration, dès lors que la Convention de la CEMAC prévoit une seule limite à la réparation incombant à l'ETM, la limite au colis qui eut pu justifier une telle précision ayant été omise.

De qualité visiblement supérieure, la Convention de Genève sur le transport multimodal (art. 18 § 1^{er}) prévoit, quant à elle, deux limites : la limite au colis (920 DTS ; environ 842 €) et la limite au kilo (2,75 DTS ; environ 2,52 €), *"la limite la plus élevée étant applicable"*.

Lorsque le transport multimodal ne comporte pas un tronçon maritime ou fluvial, la réparation due par l'ETM ne dépasse pas **8 500 F CFA** (équivalent de 12,96 €) par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou avariées (art. 19 § 3).

L'application des prévisions de l'article 19 § 3 susvisé ne manquera pas de générer des problèmes sérieux dans la pratique, notamment en matière de ferroutage¹⁷. A l'égard du client, l'ETM sera tenu à hauteur de 8 500 F CFA (12,96 €), cependant qu'il ne pourra recourir contre le transporteur routier responsable qu'à hauteur de 5 000 F CFA (7,62 €), d'autant que l'article 31 de la Convention TM/CEMAC déclare expressément ne pas s'appliquer aux transports multimodaux – et donc au

¹⁶ Dans la Convention de Bruxelles de 1924 modifiée par les protocoles de 1968 et 1979, la limite de réparation est de 666, 66 DTS par colis et 2 DTS par kg. Dans les Règles de Hambourg, cette limitation est de 835 DTS par colis et de 2,5 DTS par kg. Dans la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, le plafond de réparation est de 125 francs Poincaré par kg (environ 8, 2935 DTS) et de 250 francs Poincaré par kg (environ 16, 257 DTS) dans le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 ; dans la CMR de 1956 modifiée par le Protocole de 1978 en matière de transport routier, cette limite d'indemnisation est de 8,33 DTS par kg ; dans la Convention R.U./CIM, la limite d'indemnisation est 17 DTS par kg.

¹⁷ De fait, le plafond de 8 500 F CFA ne sera applicable que dans l'hypothèse du ferroutage, du moment qu'il existe aucune limitation légale de réparation en matière de transport ferroviaire en Afrique centrale, les réseaux, au surplus, n'étant pas interconnectés.

ferroutage – régis par l'article 2 de la Convention Inter-Etats de Transport Routier de Marchandises Diverses en CEMAC (CIETRMD)¹⁸. L'ETM conservera ainsi à sa charge définitive le solde des deux montants, à savoir **3 500 F CFA** (5,34 €) par kilo ; ce qui peut apparaître important en cas d'expéditions pesant excessivement lourds.

Pour la réparation des dommages dus au retard, sans plus distinguer suivant les modes de locomotion utilisés, la Convention fixe une limite uniforme : cette limitation correspond à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard.

Aux limites indiquées ci-devant, l'article 19 § 5 en ajoute une autre : il n'est pas possible, en cumulant l'indemnité due pour la perte ou l'avarie (§ 1 et § 3) et l'indemnité due pour le retard (§ 4), de dépasser le plafond qui serait applicable en cas de perte totale.

On peut dire, par conséquent, qu'en cas de cumul des responsabilités (perte et/ou avarie et retard), le plafond de la réparation due par l'ETM est celui applicable en cas de perte totale des marchandises.

ii) Exception au principe d'uniformité : le système réseau

S'inspirant de l'article 19 de la Convention sur le transport multimodal de 1980, l'article 20 de la Convention de la CEMAC prévoit qu'en cas de localisation du dommage sur un tronçon déterminé du transport multimodal, si la convention internationale ou la loi nationale applicable au mode de transport en cause fixe, de façon impérative, une limitation de réparation plus élevée que celle de l'ETM (2 000 F CFA pour le transport multimodal transmaritime et 8 500 F CFA pour les autres formes de transport multimodal), c'est cette limitation plus élevée qui s'appliquera pour les pertes ou dommages¹⁹.

En l'état actuel du paysage juridique des transports en Afrique centrale, cette disposition ne peut viser que le transroulage (trafic ro/ro) et le transport multimodal incluant une phase aérienne (transport multimodal transaérien). En effet, seules les Règles de Hambourg – en vigueur dans toute la sous-région – prévoit un plafond de

¹⁸ L'article 31 de la Convention TM/CEMAC devra être modifié pour tenir compte de l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route, texte entré en vigueur postérieurement à l'adoption de la Convention TM/CEMAC, dont l'article 22 vise des formes de transport multimodal (ferroutage et transroulage) susceptibles de rentrer dans le champ d'application de ladite Convention et donc de créer des conflits.

¹⁹ L'idée à la base de ce texte est que le réclamant devrait se retrouver dans la même position que s'il avait conclu le contrat directement avec le transporteur du mode de transport spécifique pour lequel il est prévu une limite de réparation supérieure à celle de la Convention.

responsabilité supérieur à celui de la Convention TM/CEMAC (835 DTS par colis - environ 584 500 F CFA et 2,5 DTS par kilo - environ 1 750 F CFA). Dans ce cas, pour les colis de grande valeur, mais de poids réduit, la limitation prévue par les Règles de Hambourg sera retenue.

C'est aussi, dans une moindre mesure, le cas de la Convention de Montréal révisée en matière aérienne qui fixe une limitation d'indemnisation plus élevée²⁰ (19 DTS - environ 14 733,63 F CFA) que celle prévue par l'article 19 § 3 de la Convention TM/CEMAC.

Au total, l'on retiendra, relativement aux plafonds de la réparation incombant à l'ETM, qu'en cas de transroulage - si le dommage est localisé sur le parcours maritime, on appliquera la limite prévue par les Règles de Hambourg, s'agissant des colis de faibles dimensions mais d'une valeur marchande importante.

En cas de ferroutage, la limite prévue par l'article 19 § 3 de la Convention TM/CEMAC (8 500 F CFA) trouvera à s'appliquer - que le dommage soit localisé sur la partie ferroviaire du trajet ou sur la partie routière, dès lors qu'aucune loi impérative ne fixe une limite à l'indemnisation due par le transporteur ferroviaire et que, par ailleurs, le plafond prévu à l'article 19 § 3 susvisé est indéniablement supérieur à celui qui est retenu par l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport routier de marchandises (5 000 F CFA).

Pour les transports multimodaux transaériens, mais sans traversée maritime (air-route, air-fer), on donnera effet à la Convention de Varsovie modifiée par le Protocole de La Haye de 1955, du moins dans les Etats CEMAC qui sont contractants à ce protocole.

d) Délais de procédure

Il s'agit des délais d'avis ou de réserves et du délai de prescription.

i) Les délais d'avis (art. 24)

Le délai d'avis - encore appelé délai de réserves - est le laps de temps accordé au destinataire pour aviser l'ETM qu'une perte, un dommage ou retard est survenu aux marchandises dont il avait la charge, alors qu'elles étaient encore sous sa garde. C'est aussi la période impartie à l'ETM pour informer l'expéditeur des dommages que lui

²⁰ Les limites révisées sont entrées en vigueur le 30 décembre 2009.

a causés sa marchandise. Dès lors, il faut distinguer le cas d'avis émanant du destinataire du cas d'avis émanant de l'ETM puisque, dans les deux cas, les délais ne sont pas identiques.

➤ **Avis à donner par le destinataire**

D'après l'article 24 § 1^{er}, si le destinataire ne donne pas, par écrit, à l'ETM un avis de perte ou d'avarie, la remise des marchandises constitue une présomption de conformité de celles-ci à leur description au document TM et, par contrecoup, une décharge de l'ETM - et donc des transporteurs auxquels il a fait appel pour l'exécution du contrat TM²¹. Cette présomption ne vaut que jusqu'à preuve contraire pouvant être rapportée au moyen d'une expertise complète.

L'écrit notifiant l'ETM de la perte ou du dommage doit être adressé par le destinataire à l'ETM ou à toute autre personne agissant pour le compte de ce dernier dans un délai déterminé : au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour de la livraison, s'il s'agit d'une perte ou d'un dommage apparent ; dans les six (06) jours de la livraison, s'il s'agit d'une perte ou d'un dommage non apparent (art. 24, § 1^{er} 2). Toutefois, il n'est pas nécessaire de donner un avis écrit lorsque les marchandises ont fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment de la livraison (art. 24 § 3).

Pour les pertes ou dommages aux marchandises, la sanction du défaut d'avis dans le délai imparti relève simplement du domaine de la preuve : il n'y a pas forclusion, en l'absence d'avis écrit, mais seulement **présomption de livraison conforme** - qui peut tomber devant la preuve contraire.

En revanche, pour le retard à la livraison, l'article 24 § 5 institue une véritable fin de non-recevoir, si l'ayant droit n'a pas donné avis du dommage qui en résulte pour lui dans les soixante (60) jours qui suivent la livraison. Le texte précise clairement qu'en ce cas, "*aucune réparation n'est due ...*".

➤ **Avis à donner par l'ETM**

Lorsque c'est l'ETM qui a subi une perte ou un dommage du fait de l'expéditeur, il doit lui en donner avis par écrit dans les quatre-vingt-dix (90) jours consécutifs

²¹ Le texte ne parle pas de réserve ni de protestation - comme c'est le cas dans les législations unimodales et certains documents de transport, mais d'avis. C'est en fait la même chose.

suivant cette perte ou ce dommage ou suivant la livraison des marchandises, conformément à l'article 15 § 2, litt. b), si elle intervient après (art. 24 § 6)²².

Comme dans le cas de l'avis émanant du destinataire, l'écrit doit "*spécifier la nature générale de cette perte ou de ce dommage*". De même, si l'ETM n'a pas donné avis dans le délai susdit, il est présumé n'avoir subi aucune perte ou dommage du fait de la marchandise. Il s'agit, ici aussi, d'une présomption simple.

L'observation des délais sus-indiqués (art. 24) permet à la victime du dommage de se ménager un moyen de preuve efficace ou d'éviter la forclusion - dans le cas du retard, mais ne le garantit pas de la recevabilité de son action en justice. Pour que son action soit recevable, encore faudrait-il que les délais de prescription aient été respectés.

ii) Les délais de prescription (art. 25)

Les délais de prescription dans la Convention TM varient suivant qu'il s'agit de la mise en œuvre de l'action principale ou de l'exercice de l'action récursoire.

➤ Les délais d'exercice de l'action principale

Le demandeur à l'action principale, dans le cadre d'un contrat TM, doit observer impérativement deux délais : un délai de notification préalable et un délai d'assignation.

En vertu de l'article 25 § 1^{er}, toute action dérivant d'un contrat TM est prescrite après **six mois** s'il n'y a pas eu de réclamation par écrit dans ce délai²³. Cette réclamation ne doit pas être confondue avec celle dont il est question plus haut - c'est-à-dire celle de l'article 24. A la différence de cette dernière, cette réclamation requiert une description exacte du dommage et des faits sur lesquels se fonde la demande, donc un procès-verbal ou une fiche de constatations. Le délai de six mois ci-dessus court à compter du lendemain du dernier jour auquel les marchandises ont été livrées ou, à défaut, auraient dû l'être (art. 25, § 2).

²² Cette disposition est une innovation de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal.

²³ Pour sa part et dans la même logique, l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route (art. 25 § 2) prévoit un délai de notification préalable de 60 jours dont l'inobservation est sanctionnée par la forclusion.

La mesure ainsi prescrite par notre Convention sous-régionale sur le transport multimodal est judicieuse, si l'on tient compte de ce que l'ETM peut se trouver face à des transporteurs qui peuvent revendiquer de courtes prescriptions.

S'agissant du délai d'assignation proprement dit, à condition d'avoir formulé une réclamation écrite - indépendante des réserves - dans le délai de six mois sus-indiqué, celui qui veut agir sur la base du contrat TM/CEMAC (ETM, expéditeur ou destinataire), que ce soit devant le tribunal judiciaire ou arbitral, dispose d'un délai de deux ans (art. 25, § 1^{er}). Le point de départ de ce délai est situé au lendemain du jour de la livraison ou, si celle-ci n'a pas eu lieu, au lendemain du dernier jour où elle aurait dû intervenir (art. 25 § 2).

➤ Délai de prescription de l'action récursoire

Sur ce point, le paragraphe 4 de l'article 25 dispose qu'une action récursoire est possible même après l'expiration du délai de prescription prévu dans la Convention TM/CEMAC, à condition toutefois qu'une telle possibilité existe dans le droit national applicable²⁴. Le délai supplémentaire imparti à cette action récursoire ne peut être inférieur à quatre-vingt-dix (90) jours, ce délai courant à compter de la date à laquelle le demandeur à ladite action a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Les règles que nous venons d'examiner ne s'appliquent pas, comme il a été relevé ci-devant, au transport multimodal domestique, c'est-à-dire celui qui est entièrement effectué sur le territoire national.

B- Transport multimodal domestique

Le transport multimodal domestique, c'est-à-dire celui qui s'effectue entièrement sur le territoire national, est justiciable des prévisions des articles 94 et suivants du Code de commerce sur le commissionnaire de transport, tel que hérité du Code napoléonien de 1807. Ce code prévoit une responsabilité exorbitante du commissionnaire de transport qui n'est guère qu'un entrepreneur de transport multimodal, mais qui n'est cependant pas sans limite.

1/ Une responsabilité exorbitante de droit commun

D'après les textes susvisés :

²⁴ Le Code CEMAC de la marine marchande (art. 407) ne respecte pas cet impératif, contrairement aux Règles de Hambourg - applicables dans toute l'Afrique centrale - qui prévoient, à l'instar de la Convention TM/CEMAC, un délai de 90 jours pour l'exercice de l'action récursoire (art. 20 § 5 des Règles de Hambourg).

- Le commissionnaire de transport est garant de l'arrivée des marchandises dans les délais prévus, sauf stipulation contraire dans la lettre de voiture ou force majeure (art. 96) ;

- Il est garant des pertes et avaries survenues aux marchandises et effets, s'il n'y a pas de stipulation contraire dans la lettre de voiture ou force majeure (art. 97) ;

- Il est garant du fait de ses substitués, c'est-à-dire du fait des commissionnaires intermédiaires, transporteurs et autres opérateurs auxquels il a recours pour l'exécution du contrat (art. 99).

Mais, la responsabilité du commissionnaire de transport est également régie par les articles 204 et 205 de l'Acte uniforme OHADA relatif au droit commercial général, étant rappelé que ce dernier texte le rend responsable "*notamment de l'arrivée de la marchandise dans les délais fixés, des avaries et des pertes, sauf fait d'un tiers ou force majeure*".

Il résulte de l'ensemble de ces textes qu'il pèse sur le commissionnaire de transport une responsabilité extrêmement lourde. D'une part, il est tenu d'une obligation de résultat, ce qui veut dire que, contrairement à son alter ego de l'interface portuaire qu'est le transitaire, le commissionnaire de transport de transport supporte une responsabilité de plein droit, laquelle a pour corollaire la présomption de responsabilité qui l'accable. Dès lors qu'il a reçu une marchandise sans pouvoir, à l'issue du transport, la délivrer dans l'état et la quantité où il l'avait reçue au départ, ou dans le délai convenu, sa responsabilité est engagée de ce seul fait²⁵. Il ne peut se contenter de démontrer qu'il a été diligent, que lui-même, ses préposés, mandataires ou sous-traitants n'ont pas commis de faute - sauf si sa responsabilité personnelle est en jeu. Pour se libérer, il doit faire une démonstration positive quant au pourquoi du dommage, justifiant ainsi que celui-ci a pour origine une des causes exonératoires classiques qui lui sont ouvertes par la loi (force majeure, vice propre de la chose et faute du chargeur/destinataire). Il ne jouit donc pas du bénéfice du doute.

²⁵ Pour une application de cette règle en droit camerounais, voir : jugement civil n° 355 du 19 août 1985, TGI de Douala, aff. Madame NIAT Julienne c/ Sté des Ets MORY (inédit) : responsabilité de la Sté MORY, agissant en qualité de commissionnaire de transport, pour vol des effets de Madame NIAT survenu dans ses magasins, en application de l'article 98 du Code de commerce

Mais, bien que les textes le déclarent garant, il est seulement responsable d'un transport, puisqu'il ne répond pas de la force majeure²⁶.

D'autre part, le commissionnaire de transport est assujéti à une responsabilité exorbitante de droit commun - qui est sans doute la rançon de son super-privilège ou de la grande liberté dont il jouit dans l'organisation du transport. Il n'est pas seulement responsable de son fait personnel, comme tout entrepreneur ou mandataire²⁷. Il est aussi responsable du fait des opérateurs et agents auxquels il a recours dans l'exécution du contrat de commission²⁸, "*sauf clause contraire*". La faute du voiturier n'est pas pour lui ce fait d'un tiers qui équivaut à la force majeure et libère le débiteur. Dans ce dernier cas, sa responsabilité est calquée sur celle de son substitué. Il bénéficiera ainsi des plafonds d'indemnité et des causes d'exonération applicables à ce dernier²⁹, lesquels n'ont pas évidemment voix au chapitre lorsque sa responsabilité personnelle est en cause. Dans le premier cas, c'est-à-dire en cas de responsabilité pour fait personnel, sa responsabilité est analogue à celle d'un mandataire (art. 97-98, C. com.) et s'apprécie suivant les principes généraux des articles 1137 et 1992 du Code civil. Il est responsable contractuellement tant à l'égard de son client - donneur d'ordre - qu'à l'égard du destinataire³⁰ des choix qu'il effectue, notamment s'il choisit un moyen de transport inadéquat ou s'il s'adresse à un transporteur incompetent, négligent ou insolvable.

²⁶ Sur la question, voir : G. Ngamkan, Le cadre juridique du transport multimodal international de marchandises – L'exemple du Cameroun, thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille 1993, vol. I, p. 113. Du reste, l'article 205 de l'Acte uniforme précité est assez révélateur sur ce point, puisqu'il précise que le commissionnaire "*répond...*"; ce qui signifie, en rigueur de termes, qu'il est responsable.

²⁷ Pour des exemples de fautes personnelles, voir : Cass. com., 14 mai 2002, in DMF 2002, 620 : commissionnaire ayant accepté un chargement en pontée contrairement aux instructions de son mandant ; Cass. com., 26 avr. 1984, in DMF 1985, 331 : commissionnaire qui, connaissant la valeur de la marchandise, n'a pas moins omis d'en faire état.

²⁸ TGI de Douala, jugement civil n° 160 du 17 février 1986 aff. Cie d'Assurances Navigation et Transport c/ SOGETRANS, Transporteur SOTIRION, SOCOPTAO-CAMEROUN : responsabilité de la SOCOPTAO, intervenant comme commissionnaire de transport, du fait de ses substitués, par application de l'article 99 du Code de commerce (inédit) ; TGI de Douala, jugement civil n° 193 du 18 mars 1985, aff. Cie LA CONCORDE c/ Félix DAMIAN, SOGETRANS, Sté PANTECO BANGUI (inédit) : responsabilité de la SOGETRANS, agissant en qualité de commissionnaire de transport, du fait du transporteur routier Félix DAMIAN, en vertu de l'article 99 du Code de commerce.

²⁹ Pour le cas d'un commissionnaire bénéficiant de la limitation légale de réparation du transporteur maritime, voir : Cass. com., 17 déc. 2002, in DMF 2003, 151, obs. Tassel. A noter que la faute inexcusable du transporteur maritime rejaillit sur le commissionnaire et le prive de la limitation : Cass. com., 27 oct. 1998, in DMF 1998, 1129, rapp. J.P. Réméry et obs. P. Bonassies. De même, le commissionnaire de transport n'est pas admis à se prévaloir de la limitation de responsabilité de l'armateur, car celle-ci est conçue pour les armateurs et uniquement pour les armateurs, lesquels affrontent les risques de la navigation maritime : Paris, 17 oct. 2007, in DMF 2008, 250, obs. O. Cachard ; DMF 2008, H.S., n° 61, obs. P. Bonassies.

³⁰ Cass., 4 mai 1982, in Bull. civ., IV, n° 151.

Quelque écrasante qu'elle soit, la responsabilité du commissionnaire de transport n'est cependant pas sans borne³¹.

2/ Une responsabilité qui n'est pas sans limite

Le régime de responsabilité du commissionnaire de transport n'est pas d'ordre public. En effet, la loi Rabier, qui interdit au transporteur les clauses d'exonération, ne le concerne pas. Une large liberté lui est donc reconnue, puisqu'il peut s'exonérer ou limiter sa dette réparation³² par une clause du connaissance. La validité d'une telle clause n'est pas discutée, à condition qu'elle ait été portée à la connaissance de son client et que celui-ci l'ait acceptée au plus tard au moment de la conclusion du contrat³³.

Mais, pour des raisons commerciales – concurrence entre professionnels de transport – ou pour des raisons qui tiennent aussi sans doute à leur conscience de bons professionnels, ils ne font généralement pas usage de cette faculté et acceptent une responsabilité assez proche de celle des transporteurs auxquels ils confient les marchandises de leurs clients ; parfois même, ils acceptent une responsabilité nettement supérieure.

De même, responsable au premier chef du préjudice découlant du transport qu'il a librement organisé, le commissionnaire de transport dispose d'un recours subrogatoire contre le transporteur responsable, recours qui lui permet d'être rétabli dans ses droits³⁴. Toutefois, le commissionnaire de transport n'a qualité pour agir que s'il a défrayé le réclamant ou s'est engagé à le faire. A défaut de quoi, cette action serait irrecevable pour absence de qualité et sera sans effet interruptif sur la prescription.

Par ailleurs, le commissionnaire dispose, sur les marchandises qu'il détient de bonne foi, d'un privilège spécial qui garantit toutes les créances sur son commettant, même afférentes à des opérations de commission antérieures (art.

³¹ Comme l'a rappelé la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, le contrat de commission ne peut être assimilé à une assurance tous risques. Voir : Aix-en-Provence, 18 vr.1975, in B.T. 1975, 383 et 29 mars 1988, in B.T. 1988, 680.

³² Pour un exemple de clause limitative, voir : Cass. com., 11 juin 1966, in DMF 1997, 122, obs. G. Tantin.

³³ Cass. com., 21 juin 1960, in DMF 1960, 661 ; Rouen, 13 déc. 1984, in B.T ; 1985, 286 ; Paris, 21 mars 1985, in Rev. Scapel 1985, 25.

³⁴ Cass. com., 5 oct. 2010, in DMF 2011, H.S. n° 15, n° 81.

95, C. com.). C'est le super-privilège du commissionnaire tant convoité de ses pairs.

Enfin, l'action en responsabilité contre le commissionnaire se prescrit par un an, à compter de la livraison ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à compter de la date à laquelle elles auraient dû être livrées (art. 108, C. com.). Quant aux actions récursoires, elles doivent être intentées dans un bref délai : ce délai est d'un mois en matière terrestre (art.108, al.4, C.com.) et de quatre-vingt-dix jours en matière maritime (art. 563, Code CEMAC), étant précisé qu'il court à partir de la date à laquelle la personne qui demande garantie a soit réglé la réclamation à l'amiable, soit reçu signification de l'assignation, selon l'évènement qui survient en premier. Mais, s'il s'agit d'un transport routier ou aérien international, l'action récursoire doit être intentée dans le délai d'un an, dans le premier cas, et dans le délai de deux ans, dans le second. Car, l'Acte uniforme OHADA relatif contrats aux contrats de transport routier de marchandises et la Convention de Montréal ne prévoient aucun délai spécial pour les actions récursoires³⁵. La situation en est fondamentalement différente en droit CEMAC.

II-TRANSPORTS MULTIMODAUX SPECIFIQUES DITS "TRANSPORTS SUPERPOSES" : TRANSROULAGE ET FERROUTAGE

Il s'agit de transports multimodaux complexes qui se déroulent sans rupture de charge. Initialement régi par l'article 2 de la Convention Inter-Etats de transport routier de marchandises diverses (CIETRMD), ces transports sont, de nos jours, soumis à l'article 22 de l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport routier de marchandises. Ce texte est un condensé heureux de l'article 2 de la CMR³⁶, ce véritable galimatias, cette sorte de grimoire qui a été qualifié de "*fort indigeste*"³⁷, d'"*alambiqué et prétentieux*"³⁸, de "*rather puzzling*" ("plutôt incompréhensible"), de "*notoriously difficult*" ("notoirement difficile")³⁹, tant sa rédaction apparaît

³⁵ Sur la question, voir notre thèse précitée, p. 177 et ss.

³⁶ L'article 2 a été introduit dans la CMR à la demande de la délégation britannique. Car, sans ce texte, la CMR n'aurait jamais pu s'appliquer au transport routier international au départ ou à destination de la Grande-Bretagne, transport pour lequel la traversée de la Manche est incontournable. Voir : K. F. Haak, "The harmonization of intermodal liability arrangements", in Eur. transp. Law 2005, vol. XL n° 1, pp. 11 et ss., notamm. p. 25, note 28.

³⁷ R. Rodière, Les transports combinés route/autre mode de locomotion : contribution à l'étude de l'article 2 de la CMR, in BT 1973, 458 ; L. Brunat, Le régime juridique des transports internationaux route/mer, in BT 1976, 277 ; A. Chao, Transport combinés route/mer, in BT 1989, 439 ; J. Putzeys, Le contrat de transport routier de marchandises, op. cit., p. 97, n° 267.

³⁸ A. Chao, Ro-ro/CMR : Le système réseau s'applique au régime de la responsabilité, non à celui de l'action, in BTL 1992, 281.

³⁹ K. F. Haak, "The liability of the carrier under the CMR" et M. A. Clarke, "Harmonization of the regulation of carriage of goods in Europe", cités par M. Hoeks Lim, "Multimodal carriage with a pinch

singulière, abstruse. En effet, la deuxième phrase, la plus importante, ne comporte pas moins de cent trente neuf mots.

L'article 22 de l'AUCTMR se lit de la manière suivante :

"Le présent Acte uniforme s'applique à l'ensemble du transport superposé. Cependant, lorsque sans faute du transporteur routier, une perte, une avarie ou un retard se produit pendant la partie non routière du transport, la responsabilité du transporteur routier est déterminée conformément aux règles impératives de la loi qui régissent cet autre mode de transport. En l'absence de telles règles, la responsabilité du transporteur routier demeure régie par le présent Acte uniforme".

Mais, que faut-il entendre par transport superposé au sens de l'article 22 ? La réponse est donnée par l'article 2 litt. j) de l'AUCTMR, texte qui définit le transport superposé comme *"le transport dans lequel, en vue de l'exécution d'un unique contrat de transport routier, un véhicule routier contenant des marchandises est transporté, sans rupture de charge, sur ou dans un véhicule non routier sur une partie du parcours"*.

Nous ne sommes donc pas en présence d'un transport multimodal à proprement parler, mais plutôt en présence de ce qu'il est convenu d'appeler un *"transport superposé"*. Ce type de transport se rencontre *"lorsqu'en vue de l'exécution d'un contrat de transport de marchandises, un véhicule déjà chargé de ces marchandises est, à son tour, transporté, sans rupture de charge, sur ou dans un autre véhicule dont il est débarqué encore chargé"*⁴⁰. Il fait appel à des techniques telles que le transroulage⁴¹, le ferroutage⁴², les grandes barges et les avions cargos. De fait, l'on a affaire ici à une superposition de véhicules - d'où l'appellation de *"transport superposé"* : le véhicule routier sur le wagon, sur ou dans le navire, le bateau ou l'avion, et simultanément à une juxtaposition de transporteurs : le transporteur routier, qui a pris en charge la marchandise et l'a acheminée par route jusqu'au point

of sea salt : door-to-door under the UNCITRAL Draft instrument", in Eur. transp. Law 2008, vol XLIII n° 3, 257.

⁴⁰ J. Putzeys, Le contrat de transport routier de marchandises, op. cit., pp. 94-95, n°s 259-262 ; du même auteur : Les problèmes de qualification dans les contrats de transport et les contrats annexes et de clarification des concepts de base, in DPCI 1976, tome 2, n° 4, 596 ; R. Loewe, Note explicative sur la CMR, p. cit., p. 426, n° 51.

⁴¹ Cas où le véhicule routier est embarqué à bord d'un car-ferry (ferry boat) ou d'un navire roulier, selon la technique roll on/roll of (en abrégé ro-ro). Voir : J. Putzeys, Le contrat de transport routier de marchandises, op. cit., p. 339, n° 988.

⁴² Cas où la remorque ou la semi-remorque est chargée sur une plateforme de chemin de fer, selon les techniques "kangourou", "piggy-back", UFR et assimilées, généralement pratiquées en Europe et aux USA.

d'embarquement du véhicule chargé sur un autre véhicule (gare, port, aéroport), et le transporteur ferroviaire, maritime, fluvial ou aérien, qui va déplacer le véhicule routier et sa cargaison au point de débarquement, à partir d'où le transporteur routier assume seul la mission de livraison à destination.

398. En revanche, le transport multimodal suppose qu'il y a association, dans un même contrat couvert par un document de transport unique, de divers modes de transport - soumis à des régimes juridiques différents - prenant successivement en charge **une même marchandise**. Pour qu'il y ait transport multimodal, **il faut donc qu'il y ait rupture de charge** et utilisation de modes de transport différents, sur la base d'un contrat unique et sous la responsabilité d'un seul opérateur, l'entrepreneur de transport multimodal⁴³.

Dans les transports superposés, la marchandise qui, au cours de la phase routière, est le chargement du véhicule, devient le véhicule chargé quand elle passe à l'autre mode. Ainsi, s'explique la défense de transborder⁴⁴. Dans les transports multimodaux, par contre, la marchandise ne change pas de nature : elle reste la même.

Quoi qu'il en soit, ce débat de sémantique est sans grande portée juridique et nous conviendrons bien, avec l'autre partie de la doctrine, que les transports superposés visés à l'article 22 de l'AUCTMR n'en sont pas moins des transports multimodaux⁴⁵.

Pour démêler l'écheveau de ce texte peu familier, nous envisagerons, d'une part, le principe de base et, d'autre part, le régime dérogatoire de l'article 22.

A- Le principe de base : la soumission de la responsabilité de bout en bout du transporteur routier aux dispositions de l'AUCTMR

Le domaine d'application de l'article 22 de l'AUCTMR est clairement circonscrit. Pour qu'il s'applique, trois conditions, nécessaires et suffisantes, doivent être réunies :

1° le transport doit être effectué par un **véhicule routier**, tel que défini à l'article 2 litt. l) de l'AUCTMR, à savoir "*tout véhicule routier à moteur ou toute remorque ou semi-*

⁴³ Versailles, 12^e ch., sect. 2, 24 sept. 2009, in BTL 2009, 662.

⁴⁴ R. Loewe, Note explicative sur la CMR, p. cit., p. 426, n° 51.

⁴⁵ P. Bonassies, Le transport multimodal transmaritime, op. cit., p. 95 ; R. Rodière, Les transports combinés route/autre mode de locomotion, in BT 1973, 458.

*remorque sur essieu arrière dont l'avant repose sur le véhicule tracteur, conçue pour être attelée à un tel véhicule*⁴⁶ ;

2° qui, sur une partie du parcours, est chargé sur un **autre moyen de locomotion non routier** (train, navire, bateau, ou avion) ; sur une partie seulement du parcours, il faut entendre par là qu'un seul contrat de transport routier a été conclu, dont une partie, entre deux segments routiers, est exécutée techniquement sur une voie autre que la route, quelque soit, du reste, l'importance relative des distances parcourues par chaque mode de transport ;

3° l'ensemble du déplacement étant réalisé **sans rupture de charge** ; ce qui signifie que la marchandise demeure continûment sur le même véhicule routier. Concrètement, le véhicule routier, tel qu'il a été chargé et arrimé au départ - "*like a kangaroo carrying its young*"⁴⁷ - est, par la suite, juché sur une plateforme de chemin de fer, ou roulé selon la technique "*roll on roll off*" (ro/ro) à bord d'un car-ferry, ou placé tel quel dans la soute d'un avion cargo, ou transbordé sur un navire classique ou sur un bateau de rivière. Si une remorque ou une semi-remorque, séparée de sa force de traction, demeure toujours un véhicule au sens de l'Acte uniforme, en revanche, le libellé de l'article 2 litt. l) précité ne permet pas de considérer comme un véhicule un conteneur, une palette ou une caisse mobile (simple superstructure amovible de véhicule) déchargé d'un camion pour être rechargé sur un autre moyen de transport. Le conteneur, la palette ou la caisse amovible doivent, en effet, être assimilés à une marchandise. Aussi, quand ils sont déchargés du camion et mis à bord d'un autre moyen de transport, l'AUCTMR ne leur est applicable, puisqu'il y a manutention de la marchandise et non du véhicule et, partant, nécessairement rupture de charge.

Il s'ensuit, par voie de corollaire, que l'article 22 n'a pas vocation à s'appliquer si :

- le contenu du véhicule routier est vidé pour être mis à bord d'un navire, d'un bateau, d'un wagon de chemin de fer ou de l'avion ;
- sans le vider, le véhicule routier a transporté un conteneur qui est successivement placé sur un camion, un bateau, un navire... Il faut, en effet, que ce soit le véhicule routier qui soit toujours en cause. Et, on l'a vu, un conteneur n'est pas un véhicule.

⁴⁶ Sur la notion de véhicule routier au sens de l'art. 2 § 1^{er} de la CMR (art. 2, litt. j, AUCTMR), voir : Düsseldorf, 12 janv. 2011, in Eur. Transp. Law 2012, 87, qui retient que la remorque sur laquelle les marchandises se trouvent, **même sans tracteur**, est un véhicule motorisé dans le sens de l'art. 2 § 1^{er} de la CMR.

⁴⁷ K. F. Haak, "The harmonization of intermodal liability arrangements", op. cit., pp. 11 et ss., notamm. p. 24.

Précisons, pour terminer, que, pour l'application de l'article 22, il n'est pas nécessaire que le transport par l'autre mode soit accessoire, eu égard à la longueur des différents trajets.

Reste maintenant à examiner l'épineuse question du régime de responsabilité mis en place par ce texte.

L'AUCTMR s'applique, en ce qui concerne les rapports contractuels entre le transporteur routier et l'expéditeur de la marchandise, non seulement au trajet purement routier, mais aussi au trajet maritime, ferroviaire ou aérien, lorsque le véhicule routier et son contenu sont transportés par voie maritime, ferroviaire ou aérienne.

Cette règle générale souffre une exception de taille : c'est lorsque le dommage est localisé sur un segment du parcours effectué par un autre mode de transport.

B - Le régime dérogatoire de l'article 22 : application du régime du "réseau" en cas de localisation du dommage sur une partie du trajet effectuée par un autre mode de transport

L'article 22 de l'AUCTMR prévoit que, "lorsque sans faute du transporteur routier, une perte, une avarie ou un retard se produit pendant la partie non routière du transport, la responsabilité du transporteur routier est déterminée conformément aux règles impératives de la loi qui régissent cet autre mode de transport. En l'absence de telles règles, la responsabilité du transporteur routier demeure régie par le présent Acte uniforme".

Ce mécanisme est une des premières applications du système dit du "réseau" de responsabilité, aujourd'hui largement utilisé dans la pratique⁴⁸.

L'application d'un régime différent de celui du transport routier est, toutefois, soumise à deux conditions. Il faut prouver :

1° que le dommage (perte, avarie ou retard) s'est produit au cours du transport autre que routier, par exemple au cours de la traversée maritime⁴⁹. Autrement dit, pour

⁴⁸ La plupart ou presque tous les documents de transport multimodal en service appliquent le "network system". Voir notamment les documents FIATA, COMBIDOC...

⁴⁹ Voir, pour un dommage survenu au cours de la traversée et consécutif à la fortune de mer : Reims, 22 janv. 2007, navire "German", in BTL 2007, 95 ; pour un dommage résultant du transport maritime

échapper à l'impérialisme de l'AUCTMR, il faut établir l'imputabilité du dommage à l'autre mode. Partant, si la cause du dommage est indéterminée, l'AUCTMR reprend inéluctablement son empire⁵⁰ ;

2° qu'il n'est pas la conséquence d'une faute (action ou omission) du transporteur routier, par exemple qu'il ne résulte pas du mauvais arrimage des marchandises à l'intérieur du véhicule routier⁵¹.

Cela dit, les deux conditions prévues par l'article 22 de l'AUCTMR doivent être remplies cumulativement..

A signaler toutefois qu'il appartient à celui qui revendique le bénéfice de la loi non routière de rapporter les preuves requises, lesquelles doivent être formelles et ne laisser place à aucune autre hypothèse.

CONCLUSION :

La complexité du régime de responsabilité dans le transport multimodal avec la cohabitation de plusieurs instruments : les instruments internationaux et communautaires qui cohabitent avec les textes de droit interne. Il faut effeuiller la marguerite, débrouiller l'écheveau pour connaître la législation applicable à tel transport multimodal donné, toute chose qui n'est pas l'apanage des non initiés.

Espérons que ces modestes lignes aideront à projeter des lueurs sur cette nébuleuse que constitue le transport multimodal.

et, plus précisément, de la présence des passagers clandestins montés à bord du navire, voir : Colmar, 24 oct. 2012, in BTL 2012, 679 ; Paris, 5^e ch. B , 25 sept. 2003, in BTL n° 3012 du 1^{er} déc. 2003 : dommage intervenu au cours du transport maritime en raison du gros temps affronté par le navire, mais aussi à cause du mauvais état d'entretien de la remorque.

⁵⁰ De cet avis : M. Tilche, "Combiné" : Indomptable CMR ? in BTL 2009, 456.

⁵¹ Paris, 5^e ch. A, 23 mars 1988, navire "Radbod", in DMF 1989, 229, écartant l'application du régime maritime dans la mesure où la perte survenue est due à un arrimage défectueux à l'intérieur du camion remorque (trailer) qui a fait que les barils y contenus ont roulé sous l'effet d'une tempête et défoncé les parois de la remorque, entraînant la perte totale du véhicule et de son chargement. La responsabilité du transporteur routier est donc appréciée en fonction de l'art. 17 § 2 de la CMR (art. 17 § 1^{er}, AUCTMR) et l'exonération lui est refusée.