

LE REGIME DE RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR ROUTIER DE MARCHANDISES EN DROIT OHADA (ET DROIT CEMAC)

Par Gaston NGAMKAN

Président de l'ACDM

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

Comme le disait Shakespeare, "*le monde entier est une scène et tous les hommes et femmes ne sont que des acteurs...*" ("All the world's a stage and the men and women merely players...").

Dans le théâtre routier que constituent les corridors de transit des Etats membres de l'OHADA, nous nous intéresserons à la responsabilité de l'acteur principal, à savoir le transporteur routier de marchandises.

Cadre juridique

La responsabilité du transporteur routier de marchandises dans la zone CEMAC est, en principe, justiciable de deux instruments adoptés à Libreville le 5 juillet 1996 :

- la Convention inter-Etats de transport multimodal en UDEAC de marchandises ;
- la Convention inter-Etats de transport routier de marchandises diverses (CIETRMD).

Mais, au vrai, la première des deux conventions s'interdit toute concurrence avec la seconde, dès lors qu'elle exclut de son champ d'application le transport multimodal transroutier, c'est-à-dire les transports combinés route/autre mode de locomotion (mer, fer, air, voie d'eau intérieure), lesquels sont soumis à la seconde. En effet, la Convention inter-Etats de transport multimodal déclare, sans détour, ne pas s'appliquer au transport superposé, un transport multimodal d'un genre particulier, soumis à l'article 2 de la Convention inter-Etats de transport routier de marchandises diverses.

Quant à cette dernière, elle n'a plus davantage vocation à s'appliquer, par cela seul qu'elle a été supplantée par l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route. Adopté le 22 mars 2003 à Yaoundé, cet Acte uniforme est entré en vigueur le 1^{er} avril 2004. Et, depuis lors, il s'est imposé comme unique instrument régissant le contrat de transport dans l'ensemble des Etats membres de l'OHADA. Et quand on sait que tous les Etats de la CEMAC sont en même temps membres de l'OHADA, on comprend aisément que le texte communautaire de la CEMAC ne soit plus au goût du jour.

En effet, l'article 10 du traité OHADA contient une règle de supranationalité prévoyant l'application **directe et obligatoire** dans les Etats parties des actes uniformes et institue

une suprématie de ceux-ci sur les dispositions de droit interne **antérieures et postérieures**.

Il en résulte, de toute évidence, que l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route a éclipsé sa devancière de la CEMAC, la CIETRMD¹, et qu'il fait seule désormais règle en matière de contrat de transport routier de marchandises aussi bien dans l'espace CEMAC que dans l'espace OHADA².

En effet, conformément à l'article 1^{er}, cet Acte uniforme s'applique à tous les transports contrats de transport de marchandises par route, dès que le lieu de prise en charge ou celui de la livraison est situé sur le territoire d'un Etat contractant au Traité OHADA. Il s'agit donc d'un instrument animé d'un esprit dominateur, puisqu'il s'applique, aussi bien au transport international - entre membre et un Etat tiers - qu'au transport inter-Etats - entre deux Etats membres - et même au transport domestique - sur le territoire d'un seul et même Etat membre.

C'est dire que la responsabilité du transporteur routier sera examinée en regard de l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route, les transports visés étant des transports inter-Etats.

Plan

Le cadre juridique du contrat de transport étant précisé, la responsabilité du transporteur sera étudiée en envisageant, d'une part, le cas du contrat de transport classique et, d'autre part, le cas des contrats complexes, c'est-à-dire des contrats réalisés avec le concours de plusieurs transporteurs.

I- La responsabilité du transporteur routier dans le cadre d'un contrat de transport classique

Ici, nous traiterons des mécanismes de la responsabilité du transporteur (A), ainsi que de la réparation due par ce dernier lorsqu'il est déclaré responsable (B).

A- Les mécanismes de la responsabilité du transporteur

Après avoir examiné le principe de la responsabilité du transporteur (1), nous nous attarderons sur les causes d'exonération, de libération de ce dernier (2).

¹ A la vérité, cette convention n'a jamais reçu le moindre souffle de vie dans les Etats, faute d'avoir été porté à la connaissance des usagers et praticiens. En effet, aucun séminaire de vulgarisation ou de formation - consacré à ce nouvel outil d'intégration sous-régional n'a jamais été organisé ni à l'initiative de la CEMAC, ni à celle des Etats membres, de sorte que ce texte pourrait à juste titre être qualifié de mort-né.

² Le texte de cet acte uniforme est largement inspiré d'un texte européen éprouvé, la CMR de 1956, laquelle elle-même est inspirée de la Convention relative au transport internationale de marchandises par chemin de fer - signée à Bern le 14 octobre 1890².

1/ Le principe de responsabilité du transporteur

Ce principe est défini par l'article 16 § 1^{er}, qui parle de "*fondement de responsabilité*", alors même que ce texte énonce plutôt, en réalité, un principe de responsabilité³. D'après ce texte, le transporteur "*est responsable de l'avarie, de la perte totale ou partielle qui se produit pendant la période de transport, ainsi que du retard à la livraison*", lequel se produit "*lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou, à défaut de délai convenu, dans le délai qu'il serait raisonnable d'accorder à un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de fait*" (art. 16 § 2).

Il s'agit, de toute évidence, d'une responsabilité de plein droit, d'une présomption de responsabilité ou obligation de résultat, laquelle est la plus sévère en droit des transports. Le transporteur est responsable par cela seul qu'il n'a pas atteint le résultat promis, du seul fait de la survenance de l'avarie, de la perte ou du retard.

En conséquence, l'ayant droit, demandeur en responsabilité, n'a pas besoin de faire la preuve de la faute commise par le voiturier pour engager sa responsabilité⁴.

Par ailleurs, le transporteur n'est pas seulement responsable de son fait personnel, mais répond aussi pour autrui⁵. En effet, l'article 16 § 4 le rend "*responsable, comme de ses propres actes ou omissions, des actes ou omissions de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toute autre personne aux services desquels il recourt pour l'exécution du contrat de transport, lorsque cette personne agit aux fins de l'exécution du contrat*"⁶.

2/ Causes de libération du transporteur

L'AUCTMR prévoit deux types de causes de libération du transporteur : les causes normales ou classiques de libération et les causes spécifiques - dites "*privilégiées*" - de libération.

³ En accord avec cette opinion : R. Rodière, Une nouvelle Convention sur le transport par mer : Les règles de Hambourg 1978, in BT 1978, p. 295, n° 5 ; C. Scapel, Les réformes apportées par les Règles de Hambourg à la responsabilité du transporteur maritime, in Rev. Scapel 1992, pp. 111 et ss., notamm. p. 113, n° 8 ; pour cet auteur "*la formule apparaît légèrement inexacte ; c'est une maladresse de langage ; ce n'est pas un fondement qu'exprime le texte, c'est le principe de la responsabilité*".

⁴ Versailles, 27 oct. 2005, in BTL 2005, 731.

⁵ Voir par exemple : Trib. 1^{ère} inst. 1^{ère} classe Porto-Novo (Bénin), jugement n° 005/CCM/12 du 19 janv. 2012, op. cit., déclarant le voiturier responsable du fait de son préposé, chauffeur du camion dont le renversement est à l'origine de la perte des marchandises ; Toulouse, 22 nov. 2005, in BTL 2005, 808, retenant que le transporteur répond du manutentionnaire qu'il s'est substitué ; Rouen, 13 janv. 2005, in BTL 2005, 253, rendant le transporteur responsable du chargement et de l'arrimage réalisés par le chauffeur, son préposé ; Versailles, 27 oct. 2005, in BTL 2005, 731 ; Nancy, 16 juin 2010, in Rev. Scapel 2010, 287, où les négligences du chauffeur dépeignent sur le transporteur qui, comble de malheur, écope d'une faute lourde.

⁶ Ce texte est la reproduction littérale de l'article 3 de la CMR européenne.

a) Les causes normales ou classiques de libération

Elles sont énumérées par l'article 17 § 1^{er} de l'Acte uniforme CTMR. Ce texte énonce, en effet, que :

"Le transporteur est exonéré de responsabilité s'il prouve que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute ou un ordre de l'ayant droit, un vice propre de la marchandise ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait remédier".

Lorsque le transporteur invoque l'une de ces causes d'exonération, il doit rapporter la preuve complète et certaine que la perte, l'avarie ou le retard procède bien de la cause alléguée, précisément en faisant toute la lumière sur l'origine du dommage. La preuve d'une causalité rigoureuse est à sa charge⁷.

b) Causes privilégiées de libération du transporteur

Ces excuses particulières sont prévues par l'article 17 § 2 qui emploie expressément la locution "*risques particuliers*" pour les désigner. Il s'agit de :

- a) l'emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionné à la lettre de voiture ;
- b) l'absence ou la défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles sont mal emballées ou pas emballées ;
- c) la manutention, le chargement, l'arrimage ou le déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;
- d) la nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à la perte totale ou partielle, soit à l'avarie, notamment par bris, détérioration spontanée, dessiccation, coulage ou déchet normal ;
- e) l'insuffisance ou l'imperfection des marques ou des numéros des colis ;
- f) le transport d'animaux vivants.

Ces causes d'exonération sont dites privilégiées en tant qu'elles confèrent au transporteur un avantage considérable sur le plan de la preuve. En effet, si le transporteur établit que, *"eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs*

⁷ R. Rodière, La CMR : Septième étude : Conditions de la responsabilité du transporteur, in B.T. 1970, p. 138, n° 79 et la jurisprudence citée.

de ces risques particuliers, il y a présomption qu'elle en résulte". Autrement dit, on tient pour acquis que le dommage provient effectivement du risque particulier invoqué par le transporteur.

Cette présomption est toutefois réfragable en ce que l'ayant droit peut faire la preuve que le dommage n'a pas pour cause l'un de ces risques et remettre en jeu la responsabilité du transporteur sur les épaules duquel le fardeau de la preuve retombe.

Quand le transporteur n'a pu s'exonérer, c'est-à-dire lorsque sa responsabilité est retenue, sa dette de réparation est limitée dans son quantum.

B- Sanction de la responsabilité du transporteur : la dette de réparation

Lorsque la responsabilité du transporteur routier est engagée, le principe est que la réparation lui incombant est limitée par un plafond de valeur circonscrit au préjudice matériel affectant les marchandises transportées (1). Cependant, ce principe souffre exception, et le plafond ne peut plus bénéficier au transporteur, dans certaines circonstances (2). En tout état de cause, les exonérations de responsabilité (examinées ci-devant) et limitations de réparation (examinés ci-après) reçoivent application même lorsque l'action en responsabilité s'arc-boute sur un fondement extracontractuel (3).

1/ Une réparation plafonnée se limitant au seul préjudice matériel affectant les marchandises transportées

Trois cas de figures sont envisagés par l'AUCTMR : celui de la perte totale ou partielle des marchandises (a), celui des avaries aux marchandises (b) et celui du retard (c). En tous les cas, l'indemnité due par le transporteur est productrice d'intérêts (d).

a) Perte totale ou partielle

En cas de perte totale⁸ ou partielle⁹ de la marchandise, l'indemnité due par le transporteur est calculée d'après la valeur de la marchandise est limitée à **5 000 F CFA** par kilogramme de poids brut manquant (art. 18), par quoi on entend non seulement la marchandise proprement dite, mais éventuellement son emballage et son conditionnement¹⁰.

⁸ La perte totale désigne l'absence de livraison de la marchandise.

⁹ La perte partielle est encore appelée manquant. Elle est révélée, le plus souvent, par l'état différentiel effectué à l'arrivée et qui est obtenu en faisant le rapport entre la quantité chargée au départ et celle qui est livrée à l'arrivée. A noter cependant que **la livraison d'animaux morts s'analyse en une avarie et non en un manquant**.

¹⁰ J. Putzeys, Le contrat de transport routier de marchandises, op. cit., p. 299, n° 891.

Le chiffre de 5 000 F CFA ne constitue pas une valeur forfaitaire. C'est un plafond, un plancher butoir, un maximum infranchissable par hypothèse.

Par ailleurs, la pratique du **laissé pour compte**, laquelle est admise de science juridique certaine comme un mode de réparation en droit des transports, est indirectement envisagée par l'article 16 § 3 de l'AUCTMR en ces termes :

"L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise perdue en totalité ou en partie, suivant le cas, lorsqu'elle n'a pas été livrée ou n'a été que partiellement livrée 30 jours après l'expiration du délai de livraison convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai de livraison, 60 jours après la prise en charge de la marchandise par le transporteur"¹¹.

b) Avaries

D'après l'article 19 § 2 de l'AUCTMR, l'indemnité pour avarie¹² ne peut dépasser 5 000 F CFA par kilogramme de poids brut avarié¹³.

Comme en cas de perte, il ne s'agit jamais que d'un plafond.

c) Retard

La réparation du préjudice consécutif au retard est prévue par l'article 18 § 3, texte qui énonce que :

"En cas de retard, indépendamment de l'indemnité prévue à l'alinéa 1^{er} du présent article pour l'avarie ou la perte de la marchandise, si l'ayant droit prouve qu'un dommage supplémentaire a résulté du retard, le transporteur est tenu de payer, pour ce préjudice, une indemnité qui ne peut dépasser le prix du transport".

Cela signifie en rigueur de termes que, si un retard génère **des dommages autres que l'avarie ou la perte de marchandises**, l'indemnisation de ces autres dommages ne peut excéder le prix du transport.

Rappelons qu'en vertu de l'article 16 § 2 de l'AUCTMR, *"il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou, à défaut de délai*

¹¹ Cet article est la reproduction littérale de l'art. 20 de la CMR.

¹² L'avarie est une détérioration de l'état physique de la marchandise : marchandise cassée, pourrie, mouillée, moisie, déchiquetée, cabossée...

¹³ R. Rodière, "La CMR : huitième étude : Réparation due par le transporteur", op. cit., p. 163, n° 92 in fine.

*convenu, dans le délai qu'il serait raisonnable d'accorder à un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de fait*¹⁴.

d) Intérêts de l'indemnité due (art. 19 § 3)

Fixée comme il a été indiqué ci-dessus, l'indemnité produit intérêt, à la demande de l'ayant droit, afin d'inciter le débiteur à s'exécuter rapidement. "*Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent (5 %) l'an, courent du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice ou de la demande d'arbitrage*" (art. 19 § 3)¹⁵.

Le taux de 5 % est intangible : il n'est ni un maximum ni un minimum. Cette règle déroge à toute règle de droit national prévoyant un autre taux¹⁶, les dispositions de l'Acte uniforme étant impératives. Mais, ces intérêts ne sont pas de plein droit acquis au créancier. Pour que le juge les applique, encore faut-il qu'ils soient expressément demandés.

2/ La possibilité d'obtenir une réparation plus étendue

Les limitations d'indemnité que nous venons d'examiner peuvent être franchies de deux manières :

- soit à la discrétion de l'expéditeur, qui peut faire une déclaration de valeur ou une déclaration d'intérêt spécial à la livraison (a) ;
- soit en raison d'un dol ou d'une faute inexcusable du transporteur (b).

a) Dépassement du plafond à l'initiative de l'expéditeur : déclaration de valeur et déclaration d'intérêt spécial à la livraison

Pour avoir force opérationnelle, la déclaration de valeur, véritable **bouclier des plafonds d'indemnité**, doit être inscrite sur la lettre de voiture ou, à tout le moins, sur un document procédant du contrat de transport.

A côté de la déclaration de valeur, qui n'induit à une réparation plus élevée qu'en cas de perte ou d'avarie, figure la déclaration d'intérêt spécial à la livraison, laquelle sert à augmenter la réparation "plancher" en cas de retard, mais aussi à faire indemniser le dommage commercial normalement exclu (art. 18 § 2).

¹⁴ Aix-en-Provence, 20 mars 1985, in Rev. Scapel 1985, 41.

¹⁵ Pour une application de cette règle, voir : Paris, 5^e ch., sect. A, 19 févr. 2003, in BTL 2003, 256, faisant courir les intérêts à compter de la quittance subrogative de l'assureur ; Amiens, 23 nov. 1990, in BTL 1991, 292 ; Paris, 25 mars 1988, in BT 1989, 46 ; Metz, 28 oct. 1987, in BT 1988, 168.

¹⁶ R. Loewe, Note explicative sur la CMR, op. cit., p. 476, n° 205.

b) Réparation intégrale du dommage en raison d'un dol ou d'une faute inexcusable du transporteur (art. 21)

La limitation de la réparation est un "privilège" qui se mérite, une faveur à laquelle seul a droit un transporteur irréprochable, qui se comporte en haute conscience et compétence. C'est pourquoi l'article 21 § 1^{er} énonce que :

"Le transporteur n'est pas admis au régime de l'exonération ou de la limitation de responsabilité prévu au présent Acte uniforme, ni à celui de la prescription prévu à l'article 25 ci-après, s'il est prouvé que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission qu'il a commis, soit avec l'intention de provoquer cette perte, cette avarie ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, cette avarie ou ce retard en résulterait probablement".

Qu'il s'agisse de la faute intentionnelle (dol) ou de la faute inexcusable du transporteur, ces fautes qualifiées lui font perdre le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 17, qui excluent sa responsabilité, ou encore de celles de l'article 18, qui limitent sa dette d'indemnité. Il ne peut davantage tirer parti des dispositions de l'article 25, qui soumettent les actions en responsabilité dirigées contre lui à la prescription annale. Celle-ci passe fatalement à trois ans.

De même, les préposés ou mandataires du transporteur ou autres personnes aux services desquelles il a recouru pour l'exécution du transport ne peuvent revendiquer le bénéfice des exonérations et plafonds de réparation, ni celui de la prescription, s'ils se sont rendus coupables d'un dol ou d'une faute inexcusable (art. 21 § 2, AUCTMR).

3/ L'extension aux actions extracontractuelles du régime prévu par l'AUCTMR en faveur du transporteur

Pour déjouer les ruses et manœuvres de certains plaideurs artificieux, qui seraient tentés de se placer sur le terrain extracontractuel pour obtenir une réparation intégrale, imitant sa devancière européenne qu'est la CMR, l'Acte uniforme énonce de façon éclatante, à l'article 20 § 1^{er}, que :

"Les exonérations et limites de responsabilité prévues par le présente Acte uniforme sont applicables dans toute action contre le transporteur pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par la marchandise ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle"¹⁷.

¹⁷ Pour une application peu correcte de cette règle, voir : Paris, 5^{ème} ch., 8 sept. 2005, in BTL 2005, 660, qui, au visa de l'article 28 de la CMR, soumet à la prescription annale l'action extracontractuelle engagée contre le

La règle vaut mutatis mutandis si l'action est engagée contre les collaborateurs du transporteur que sont les préposés, agents et sous-traitants, lesquels sont logés à la même enseigne que ce dernier (art. 20, § 2).

Les développements qui précèdent concernent le cas plus classique du transport effectué par un seul voiturier. Examinons à présent les cas les plus complexes, ceux des transports réalisés avec le concours de plusieurs intervenants.

II - Responsabilité en cas de transport réalisé avec le concours de plusieurs transporteurs

L'AUCTMR prévoit, relativement à ce point, deux schémas juridiques différents : le cas des transports superposés, cette forme de transport multimodal d'un type particulier (A) et celui des transports successifs (A).

A- Régime de responsabilité en cas de transport superposé

La question est réglée par l'article 22 de l'AUCTMR, texte 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"*.

1/ Domaine d'application de l'article 22

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

voiturier, alors que cette prescription est plutôt justiciable de l'article 32 : *"par application de l'article 28 de cette convention (CMR), la réclamation de l'Agent Judiciaire du Trésor, serait-elle de nature extracontractuelle, que Tailleur Industrie n'en serait pas moins fondée à se prévaloir des dispositions qui excluent sa responsabilité, ainsi, en l'espèce, la prescription de l'action"*.

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

2° qui, sur une partie du parcours, est chargé sur un **autre moyen de locomotion non routier** (train, navire, bateau, ou avion) ;

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*"¹⁸ - 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. 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, sur un bateau, un navire... Il faut, en effet, que ce soit le véhicule routier qui soit toujours en cause, étant constant qu'un conteneur n'est pas un véhicule.

2/ Le régime de responsabilité institue par l'article 22

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. L'AUCTMR connaît une seule exception à cette règle qui résulte de l'article 22, texte qui prévoit que le transporteur routier sera, en ce qui concerne le trajet non routier, soumis au droit relatif à celui-ci.

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 maritime¹⁹. Partant, si la cause du dommage est indéterminée, l'AUCTMR reprend son empire²⁰ ;

¹⁸ K. F. Haak, "The harmonization of intermodal liability arrangements", op. cit., pp. 11 et ss., notamm. p. 24.

¹⁹ Voir, pour un dommage survenu au cours de la traversée mais consécutif à la fortune de mer : Reims, 22 janv. 2007, navire "German", in BTL 2007, 95 ; pour un dommage résultant du transport maritime et, plus précisément, de la présence des passagers clandestins montés à bord du navire, voir : Colmar, 24 oct. 2012, in

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 routier²¹.

Ces deux conditions exigées pour l'application des règles de responsabilité du transporteur non routier sont certes nécessaires, mais pas suffisantes. En effet, l'article 22 impose encore une nouvelle restriction : le régime de substitution doit présenter une caractéristique déterminante : "**être impératif**"²².

C'est un régime encore plus complexe qui régit les transports successifs qui va retenir l'attention dans lignes qui suivent.

B- Régime de responsabilité en cas de transports successifs

Il convient de projeter des rais de lumière sur la notion de transports successifs (1) avant de nous pencher sur les différents types de recours possibles dans les transports successifs (2).

1/ Notion de transports successifs

D'après l'article 2 litt. i) de l'AUCTMR, il y a transports successifs lorsque, en vue de l'exécution d'un unique contrat de transport de marchandises par route, plusieurs transporteurs **routiers**, c'est-à-dire appartenant à un même mode de transport, prennent **successivement** en charge **une même marchandise sous le couvert d'une même lettre de voiture**²³.

Pour qu'il y ait transports successifs au sens de l'AUCTMR et application du régime spécifique y relatif, il faut donc que deux conditions soient satisfaites : la conclusion d'un contrat unique pour l'ensemble de l'opération et le déplacement de la marchandise par

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.

²⁰ De cet avis : M. Tilche, "Combiné" : Indomptable CMR ? in BTL 2009, 456.

²¹ 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.

²² La loi doit être entendue très largement ici. En effet, les dispositions impératives peuvent émaner aussi bien d'une loi nationale que d'une convention internationale. En accord avec cette opinion : A. Chao, Transport combiné route/mer : comment régler la responsabilité en cas de dommage dû à la tempête, in BT 1989, 439.

²³ Cette définition est inspirée de l'article 34 de la CMR.

plusieurs transporteurs routiers qui se succèdent, y compris le transporteur contractuel, lequel ne peut se contenter de coiffer sa seule caquette de commissionnaire de transport et sous-traiter toute l'exécution à un autre²⁴. Il est de fait que les "successifs" ne peuvent s'entendre que des exécutants.

2/ Recours dans les transports successifs

L'Acte uniforme organise, dans une mécanique de précision, deux catégories de recours : celui pouvant être exercé par l'ayant droit à la marchandise (a) et les recours entre transporteurs en contribution à la dette (a).

a) Les recours de l'ayant droit à la marchandise

Aux termes de l'article 23 § 2, l'action ne peut être intentée, **au choix de l'ayant droit**, que contre :

- le premier transporteur ;
- le dernier transporteur ;
- celui qui exécutait la partie du transport au cours duquel le dommage s'est produit ou a été constaté ;
- plusieurs de ces transporteurs conjointement, cette solution pouvant s'avérer d'une grande utilité pratique lorsque le demandeur redoute l'insolvabilité d'un des défendeurs²⁵.

Cette énumération est limitative et d'interprétation stricte, les dispositions de l'article 23 § 2 (art. 36, CMR) étant impératives.

Par ailleurs, lorsque l'action en responsabilité est dirigée contre plusieurs des transporteurs assignables²⁶, leur responsabilité est **solidaire** (23 § 2, in fine)²⁷. De là, il suit incontestablement que, bien qu'il ait toujours deux et parfois trois codébiteurs solidaires, le demandeur peut, à son choix, assigner l'un d'eux pour lui demander réparation entière, celui auquel il se sera adressé n'ayant d'autre ressource que de se retourner ensuite contre ses codébiteurs²⁸ ; ce qui justifie amplement les recours et règlements de comptes possibles entre transporteurs.

²⁴ Cass. com., 16 oct. 2012, in BTL 2012, 631, qui retient que l'opérateur, qui organise le transport de bout en bout et remet l'expédition en groupage, n'est pas transporteur successif selon la CMR, mais commissionnaire de transport ; Versailles, 12^e ch., sect. 1, 12 janv. 2010, in BTL 2010, 44. Voir aussi : J. Putzeys, op. cit., p. 106, n° 289 et la jurisprudence citée ; R. Loewe, Note explicative sur la CMR, op. cit., p. 494, n° 276.

²⁵ R. Rodière, "La CMR : Onzième étude : Transports successifs", op. cit., p. 243, n° 131.

²⁶ Voir : Lamy transport, tome 1, 2011, p. 432, n° 842 ; Cass. com., 3 mai 1994, in Bull. civ., IV, n° 167 ; BTL 1994, 390, en extrait.

²⁷ Cette précision de l'AUCTMR s'explique par le fait que l'article 23 n'avait eu garde d'indiquer, comme le fait l'article 34 de la CMR, qu'"en acceptant la marchandise et la lettre de voiture, chaque transporteur devient partie au contrat", et "**assume la responsabilité de l'exécution du transport total**".

²⁸ Lamy transport, tome 1, 2011, p. 247, n° 473.

b) Les recours entre transporteurs

En vertu de l'article 24 de l'AUCTMR, le transporteur qui a versé une indemnité quelconque peut exercer un recours en principal, intérêts et frais, contre ses coparticipants (art. 37, CMR)²⁹.

L'AUCTMR permet aux transporteurs de fixer eux-mêmes les conditions de ce recours, qui conduit à une répartition finale de la dette entre eux (art. 24, § 3)³⁰. Autrement dit, sur ce point, la liberté des conventions est la règle, les prévisions de l'AUCTMR étant simplement supplétives de la volonté des transporteurs. Mais, de telles conventions étant rares en pratique, puisqu'elles n'existent en général qu'entre transporteurs ayant coutume de travailler ensemble et qui sont correspondants les uns des autres³¹, l'article 24 se charge de fixer la manière dont la réparation du dommage doit être répartie entre les divers transporteurs.

- Le transporteur par le fait duquel le dommage est survenu supporte seul, au final, toute la dette d'indemnité, qu'il l'ait payée lui-même ou qu'elle ait été payée par un autre transporteur ;

- Lorsque le dommage est causé par le fait de deux ou plusieurs transporteurs, "*chacun d'eux doit payer un montant proportionnel à sa part de responsabilité ; si l'évaluation des parts de responsabilité est impossible, chacun d'eux est responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient*" ("*the share of the payment*").

- Lorsque le ou les transporteurs responsables ne peuvent être déterminés, certainement parce que le dommage est découvert en fin de parcours mais ne peut être imputé au dernier transporteur. En pareille occurrence, la charge de l'indemnité est répartie, comme dans le cas précédent, entre tous les transporteurs proportionnellement à la part de rémunération que chacun devait percevoir.

- **Lorsque l'un des transporteurs est insolvable**, la part lui incombant, et qu'il n'a pas payée, est répartie entre tous les autres transporteurs suivant le même critère, c'est-à-dire "*proportionnellement à leur rémunération*". Cette règle s'applique même dans l'hypothèse

²⁹ L'article 24 doit aussi pouvoir s'appliquer à l'action récursoire du commissionnaire de transport qui a payé une indemnité, en vertu de l'AUCTMR, du fait d'un transporteur substitué. En ce sens : N. Lacasse et J. Putzeys, L'Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route, op. cit. p. 717.

³⁰ Voir : art. 40 de la CMR.

³¹ Pour simplifier leurs rapports, ces transporteurs conviennent, sans autre recherche de responsabilité, de partager, au prorata des frets encaissés par eux, toutes les dettes de responsabilité envers leurs usagers. Voir : R. Rodière, "La CMR : Onzième étude : Transports successifs", op. cit., p. 244, n° 140, in fine.

où le transporteur insolvable était seul responsable³². Mais, quand doit-on considérer un transporteur comme insolvable ? Un transporteur doit être considéré comme insolvable *"lorsqu'une exécution forcée n'a pas eu d'effet ou lorsqu'il était évident d'avance qu'une telle exécution resterait sans résultat"*.

³² L. Peyrefitte, Transports routiers internationaux, op. cit., p. 22, n° 131.