
M.E.S., Numéro 133, Vol. 1, mars – avril 2024

<https://www.mesrids.org>

Dépôt légal : MR 3.02103.57117

N°ISSN (en ligne) : 2790-3109

N°ISSN (impr.) : 2790-3095

Mise en ligne le 30 mars 2024



Revue Internationale des Dynamiques Sociales

Mouvements et Enjeux Sociaux

Kinshasa, mars - avril 2024

MISE EN ŒUVRE DE LA RESPONSABILITE DE L'ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL

par

Ismaël TSHIBENGU KAMUINA

Diplôme d'Etudes supérieures à l'Université de Kinshasa, Faculté de Droit

Département de Droit Economique et Social/2018-2020

Assistant de recherche et Avocat à la Cour

Résumé

Le droit de transport multimodal est un droit technique, complexe et malheureusement méconnu du public qui révèle la forte vitalité de l'activité de transport. Le transport multimodal est apparu depuis longtemps comme un facteur de développement économique et comme tel, il ne pouvait échapper à l'exaltation. Une recherche était donc nécessaire et en réalité indispensable sur la mise en œuvre de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal. Cette recherche apporte une lueur nouvelle à tous ceux qui veulent apprendre sur le droit de transport multimodal.

Mots-clés : responsabilité, entrepreneur, transport multimodal

Abstract

Multimodal transport law is a technical, complex and unfortunately little-known public law which reveals the strong vitality of transport activity. Multimodal transport has long appeared as a factor of economic development and as such, it could not escape excitement. Research was therefore necessary and in fact essential on the implementation of the responsibility of the multimodal transport entrepreneur. This research brings new light to anyone who wants to learn about multimodal transportation law.

Keywords : liability, entrepreneur, multimodal transport

INTRODUCTION

Le devoir d'exécuter, de bonne foi, les différentes obligations issues du contrat de transport pèse aussi sans qu'on ne s'en rende compte, sur les différentes parties au contrat de transport. Cela va de soi que chaque partie trouve satisfaction dans la mesure où chacun exécutera sa prestation.

Cette chaîne de satisfaction se trouvera brisée lorsqu'une partie ne s'exécute point, ouvre, ce faisant, la voie judiciaire pour remédier à cette insatisfaction. Mais parfois, il se peut que certaines difficultés surgissent dans l'exécution du contrat de transport appelant ainsi l'intervention de la justice pour régler ce différend entre les parties¹.

Les actions ainsi nées du contrat de transport seront couramment des actions en responsabilité intentées par le destinataire ou par l'expéditeur². Il s'agit, ici d'analyser les différentes parties ayant qualité d'agir en justice et celles qui ont qualité de s'y défendre. Les parties qui ont qualité d'introduire l'action en justice sont les demandeurs et celles qui sont censées se défendre sont les défendeurs.

Pour ainsi atteindre la vérité scientifique, nous avons procédé à un examen d'esprit général des lois, c'est-à-dire sur une seule méthode à savoir la méthode juridique (analyse des textes juridiques qui traitent la matière). La méthode juridique mieux, la dogmatique, la casuistique juridique expose et analyse le droit positif. Le juriste pose la norme constitutionnelle et observe l'analyse de conformité. La méthode juridique n'ignore pas les faits, mais elle part du texte et confronte les faits et le Droit. Cette méthode s'attache aux problèmes de conformité.³

¹ MONSENEPWO MWAKWAYE JOOST (J.), *Op.cit.*, p.67.

² RODIERE (R.) *Droit des transports : transports ferroviaires, routiers, aériens et par batellerie*, Ed. du Recueil SIREY, Paris, 1955, p.616.

³ DJOLI ESENG'EKELI, (J.) *Droit constitutionnel : principe structuraux*, Mateya, Kinshasa, 2015, p.33

En vue de son décryptage, la présente étude porte sur quatre points ci-après, outre cette introduction et la conclusion qui y met un terme. Ainsi, le premier point traite de l'identité et des conditions de recevabilité de l'action en justice. Le deuxième analyse les conditions de recevabilité et le délai de prescription applicable à l'action contre l'entrepreneur de transport multimodal. Le troisième, renseigne sur le procédé de recours contre les substitues. Le quatrième examine la compétence juridictionnelle en cas de transport international.

I. IDENTITE ET CONDITIONS DE RECEVABILITE DE L'ACTION EN JUSTICE

1.1. Demandeurs à l'action

Au sujet des demandeurs à l'action dans la mise en œuvre de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal, deux principales obligations naissent du contrat de transport. Il s'agit de l'obligation de déplacer la marchandise et celle de la rendre en bon état à destination. Ces deux obligations pèsent sur l'entrepreneur de transport multimodal ou le transporteur. Autrement dit, on s'interroge sur le titulaire du droit d'agir contre l'entrepreneur de transport multimodal et sur l'identité du défendeur dans cette hypothèse. C'est donc à l'entrepreneur de transport multimodal que pèse cette responsabilité

1.1.1. Identité du demandeur du droit d'action

Sur l'identité du demandeur du droit d'action, la convention n'apporte pas de réponse expresse à la question de savoir qui peut agir contre l'entrepreneur de transport multimodal. Etant donné que cela est fondé sur le contrat, l'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal constitue une action contractuelle. Il y a donc lieu d'appliquer le droit commun des contrats, seuls, en principe peuvent agir les parties au contrat.⁴ Car, l'entrepreneur de transport multimodal n'étant autre que le commissionnaire de transport. Peuvent ainsi agir contre lui : l'expéditeur et le destinataire. Lorsque l'entrepreneur de transport multimodal est également transporteur, celui qui peut agir en vertu des règles de transport concerné contre le transporteur pourra donc agir contre l'entrepreneur de transport multimodal, et ce en qualité de transporteur⁵.

Au regard de la lecture faite de la convention du 24 mai 1980, c'est l'expéditeur qui, en premier lieu, dispose d'une action contre l'entrepreneur de transport multimodal, car le contrat de transport se forme entre l'expéditeur et l'entrepreneur de transport multimodal.

Conformément à l'étude du point 1 de l'article 5 de la convention sous examen, l'action en responsabilité revient à l'expéditeur, car au moment de la prise en charge des marchandises, l'entrepreneur de transport multimodal est celui qui émet un document de transport multimodal qui, au choix de l'expéditeur, sera soit négociable, soit non négociable⁶.

De ce qui précède, l'expéditeur doit avoir un intérêt, c'est-à-dire avoir éprouvé un préjudice. Les questions relatives à la qualité et à la capacité sont consubstantielles au contrat lui-même.⁷

En outre, aux termes des dispositions de l'article 26 de la convention de 1980, tout litige relatif au transport multimodal international, le demandeur peut, à son choix intenter une action devant un tribunal qui est compétent de la loi de l'Etat où ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux énumérés ci-après :

- l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle ;
- le lieu où a été conclu le contrat de transport multimodal, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire desquels le contrat a été conclu ;

⁴ BOKALLI, V.E., SOSSA, D., *OHADA-Droit des contrats de transport de marchandises par route*, Bruxelles, Edition Bruylant, 2006, p.133.

⁵ BONNAUD, J., *Le transport multimodal transmaritime et transaérien*, Les nouvelles Règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM sur L'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal.

⁶ Art. 5 (1) de la convention de 1980.

⁷ BOKALLI (V.E.), SOSSA (D.), *op.cit.*, p.113.

- le lieu de prise en charge des marchandises pour le transport multimodal international, ou le lieu de livraison ;
- tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport multimodal et indiqué dans le document de transport multimodal.

Quant au destinataire, il est admis qu'en prenant livraison des marchandises, il acquiert le droit d'agir contre l'entrepreneur et contre ceux à qui s'est substitué. Et cela, c'est sur base des dispositions de l'article 7 de la convention en analyse, l'entrepreneur de transport multimodal émet un document de transport multimodal sous forme non négociable, il porte le nom du destinataire désigné, et celui-ci est dégagé de son obligation de livrer les marchandises s'il les livre au destinataire désigné dans le document de transport multimodal non négociable ou à toute autre personne conformément aux instructions qu'il aura reçues, normalement, par écrit⁸. S'il ne figure pas en qualité de destinataire sur le document de transport multimodal, il ne perd pas pour autant son droit d'action. Il peut attester qu'il a été le destinataire réel de la marchandise et que l'entrepreneur en a eu connaissance.

En pratique, ce sont les subrogés dans les droits des ayants droit à la marchandise qui intenteront une action contre l'entrepreneur de transport multimodal.

1.1.2. Identité de l'entrepreneur de transport multimodal : défendeur à l'action

Dans le cas d'espèce, il s'agit d'analyser la (les) personne (s) contre qui l'action en justice peut être dirigée dans un contrat de transport multimodal. Etant chargé de l'exécution matérielle du contrat de transport multimodal, lorsque celle-ci n'est point réalisée, c'est à juste titre que l'on se tourne vers l'entrepreneur de transport multimodal⁹ ou à ses préposés, de ses mandataires ou toute personne aux services desquels il recourt pour l'exécution du contrat de transport¹⁰.

Cependant, dans l'exécution matérielle du contrat, l'entrepreneur de transport multimodal est tenu de livrer la marchandise à destination. Il est responsable de l'avance de la perte totale ou partielle qui se produit pendant la période de transport ainsi du retard de livraison. Pour se libérer, l'entrepreneur de transport multimodal doit expliquer le dommage et le démontre de l'une des trois causes d'exonération que la convention lui reconnaît.

Il ne suffit donc pas qu'il prouve qu'il n'a pas commis la faute. Le doute joue contre lui. Sa responsabilité serait donc toujours mise en cause chaque fois que la cause des dommages n'a pas été élucidée. L'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut être exercée que contre lui, qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait à l'origine du dommage, pour ses propres actes ou omissions, des actes ou omissions de ses préposés ou mandataire agissant dans l'exercice de leurs fonctions et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal que l'entrepreneur est responsable.

Si l'on agit contre l'entrepreneur de transport multimodal, on actionnera celui qui a conclu un contrat de transport multimodal et assume la responsabilité de son exécution, en tant que transporteur, l'on retrouvera là, en pratique, toutes les difficultés bien connues à déterminer le commissionnaire de transport¹¹.

L'article 12 des Règles CNUCED/CCI précisent que si l'action est intentée contre un préposé ou un mandataire de l'entrepreneur de transport multimodal ou contre toute autre personne aux services de laquelle il a recouru pour l'exécution du contrat de transport multimodal, les règles s'appliqueront. Concrètement, la nature du document de transport émis ainsi que l'applicabilité éventuelle d'une convention internationale sont d'une grande importance dans la détermination du transporteur¹².

⁸ Art. 7 de la convention de 1980.

⁹ Art. 15 de la convention de 1980.

¹⁰ Art. 14 (3) idem.

¹¹ DIANA FABER and contributors, *Multimodal Transport, Practical guides, Avoiding legal problems*, LLP 1997, p.8.

¹² Art. 12 des Règles CNUCED/CCI.

II. CONDITIONS DE RECEVABILITE ET DU DELAI DE PRESCRIPTION APPLICABLES A L'ACTION CONTRE L'ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL

A côté de conditions générales prévues par le droit processuel, se rapportent généralement à la qualité et à l'intérêt pour agir, le droit de transports prévoit souvent certaines conditions spécifiques obligatoires pour mettre en mouvement l'action en justice.

Ainsi, le droit congolais, en son article 27 alinéa 4 du décret du 19 janvier 1920, prévoit-il que « les actions en recours devront, à peine de déchéance, être introduites dans le délai de six mois à dater de l'assignation qui donne lieu au recours ». De cette condition sine qua non dépend la validité même de l'action en justice.

En droit OHADA, l'article 25-2 de l'acte uniforme du 22 mars 2003 relatif aux contrats de transport des marchandises par route dispose « l'action n'est recevable que si une réclamation écrite a été préalablement faite au premier transporteur ou au dernier transporteur au plus tard soixante (60) jours après la prise en charge de la marchandise ».

La recevabilité de l'action en responsabilité contre le transporteur est assujettie à un recours gracieux préalable. Ce recours prend la forme d'une réclamation écrite faite au premier ou au dernier transporteur dans le délai de soixante jours suivant la date de la livraison de la marchandise ou dans celui de six mois suivant la prise en charge de la marchandise non livrée¹³.

Cependant, l'action en responsabilité contre le transporteur¹⁴ (l'entrepreneur de transport multimodal) est, dans le cas soumise à une condition préalable : la prise de réserves par le destinataire de la marchandise. Comme une sorte de contrepartie à la lourde responsabilité du transporteur (l'entrepreneur de transport multimodal), le droit impose au destinataire qui prend livraison d'une marchandise endommagée l'obligation de faire des réserves ou des protestations, sous peine d'être déchu de son droit d'action¹⁵.

Pour être valables, les réserves doivent répondre à des conditions de délai et de forme. En la forme, la convention exige surtout que les réserves soient écrites et motivées. Les conditions de délai sont différentes selon qu'il s'agit de dommages apparents ou de dommages non apparents.

La convention précise ce qui suit pour qu'une action soit déclarée recevable, le destinataire a une obligation de donner par écrit à l'entrepreneur de transport multimodal un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par l'entrepreneur de transport multimodal telles qu'elles sont décrites dans le document de transport multimodal¹⁶.

Et si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 6 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire, et l'état des marchandises, au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, a fait l'objet d'une inspection contradictoire par les parties ou leurs représentants autorisés au lieu de livraison, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection¹⁷, aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit à l'entrepreneur de transport multimodal dans un délai de 60 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire ou suivant le jour où le destinataire a été avisé que les marchandises ont été livrées et à moins que l'entrepreneur de transport multimodal ne donne à l'expéditeur, par écrit, un avis de perte ou de dommages spécifiant la nature générale de cette

¹³ ISSA-SAYEGH (J.), POUGOUE (P-G.), SAWADOGO (F.M.), *OHADA Traité et Actes uniformes commentés et annotés*, juriscorpe, Paris, 2008, p.1066, cité par MONSENEPWO MWAKWAYE JOOST (J.), *op.cit.*, p.72.

¹⁴ Lorsque l'on évoque l'action en responsabilité dans le transport de marchandises, c'est à l'action formée contre le transporteur que l'on se réfère. En la matière, le contentieux se limite en effet presque exclusivement aux actions en justices formées par les ayants droit à la marchandise contre le transporteur, cfr KENGUEP (E.), *op.cit.*, p.303.

¹⁵ Art. 24 de la convention sous examen.

¹⁶ Art. 24 (1) de la convention de 1980.

¹⁷ Art. 24 (2) et (3) de la convention de 1980.

perte ou de ce dommages dans un délai de 90 jours consécutifs suivant cette perte ou ce dommages, ou suivant la livraison des marchandises, le fait que pareil avis n'a pas été donné constitue une présomption, sauf preuve contraire, que l'entrepreneur de transport multimodal n'a pas subi de perte ou de dommage par la faute ou la négligence de l'expéditeur, de ses préposés ou de ses mandataires¹⁸.

Cependant, un avis donné à une personne agissant pour le compte de l'entrepreneur de transport multimodal, y compris à toute personne dont il utilise les services au lieu de livraison, ou à une personne agissant pour le compte de l'expéditeur, est réputé avoir été donné à l'entrepreneur de transport multimodal ou à l'expéditeur, respectivement.

III. DU DELAI DE PRESCRIPTION

Des délais de prescription sont prévus par les conventions internationales (a) et par les contrats (b).

3.1. Du délai conventionnel

En contrepartie de la lourde responsabilité qu'il fait peser sur l'entrepreneur de transport multimodal, le droit a toujours accordé à ce dernier le bénéfice d'une prescription brève.

En matière ferroviaire et fluviale, le délai de prescription est *d'un an*¹⁹. En matière routière, toute action contre le transporteur se prescrit par *un an* à compter de la date de livraison ou, à défaut de livraison, de la date à laquelle la marchandise aurait dû être livrée²⁰ ; ce délai est porté à *trois ans* en cas de dol ou de faute équipollente au dol²¹. Dans le transport aérien le délai de prescription est de *deux ans* à compter de l'arrivée de la marchandise à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver ou de l'arrêt de transport²². Dans le domaine maritime, la convention de Bruxelles s'en tient au délai *d'un an*²³ alors que celles de Hambourg et Rotterdam portent ce délai à deux ans, à l'imitation du transport multimodal.

Cette étude comparative nous amène à conclure que les délais s'apparentent presque tel est le cas, en matière de transport multimodal, les dispositions de l'article 25 de la convention de 1980 prévoient que toute action relative au transport multimodal international en vertu de cette convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de *deux ans*.

Toutefois, si une notification par écrit indiquant la nature de la réclamation et les principaux chefs de demande n'a pas été faite dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle les marchandises ont été livrées ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à compter de la date à laquelle elles auraient dû l'être, l'action est prescrite à l'expiration de ce délai²⁴.

Le délai de prescription court à partir du lendemain du jour où l'entrepreneur de transport multimodal a livré les marchandises ou une partie des marchandises ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du lendemain du dernier jour où elles auraient dû l'être.

¹⁸ Art. 24 (6) idem.

¹⁹ Art. 108 paragr. 1 du code de commerce cité par KENGUEP (E.), *op.cit.*, p.320.

²⁰ Toutefois, l'action n'est recevable que si une réclamation écrite a été préalablement faite au premier transporteur ou au dernier transporteur au plus tard 60 jours après la date de livraison de la marchandise ou, à défaut de livraison, au plus tard 6 mois après la prise en charge de la marchandise : art. 25-2 de l'acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route : voir par exemple, TGI de Bobo Dioulasso (Burkina Faso), jugement n°195 du 14 juin 2006, société AGF TOGO ASSURANCES c/ FOFANA AMSSATA MASSE, www.ohada.com, ohadata J-09-88.

²¹ Art .25 de l'acte uniforme de l'OHADA. A noter toutefois, que conformément aux dispositions de l'article 30 de l'acte uniforme, les contrats de transport de marchandises par route conclus avant l'entrée en vigueur dudit acte demeurent régis par les législations applicables au moment de leur formation. Il a par exemple été jugé, à l'occasion d'un transport de huit conteneurs entre Burkina-Faso et le Bénin, que l'action devait être soumise prescription de cinq ans prévue par l'article 18 de l'acte uniforme de l'OHADA portant droit commercial général : cf. CA Bobo-Dioulasso, chambre commerciale (Burkina-Faso), arrêt n°04/09 du 28 janv. 2009, Kiemtoré Rasmané c/ La société nationale de transit de Burina (SNTB), ohadata J-10-108, cité par KENGUEP (E.), *op.cit.*, p.320.

²² Art. 29 al. 1^{er} de la conv. Varsovie ; art. 35 de la conv. Montréal.

²³ Art. 3 Paragr. 6 (d) de la conv. Bruxelles.

²⁴ Art. 25 de la convention de 1980.

La personne contre qui une réclamation a été faite peut, à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration envoyée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs déclarations.

Sauf disposition contraire d'une autre convention internationale applicable, une action récursoire d'une personne tenue responsable peut être exercée même après l'expiration du délai de prescription, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées, toutefois, ce délai ne peut être inférieur à quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation²⁵.

3.2. Du délai contractuel

Le délai retenu pour les Règles CNUCED/CCI est de 9 mois. C'est le plus court délai qui existe. Il s'agit d'un délai « sec ». En effet, les Règles ne prévoient aucune rallonge possible. Nous n'y retrouvons ni durée particulière ni suspension par réclamation écrite mais aucune notification n'est nécessaire.

Ce délai est justifié par le fait qu'il permettrait à l'entrepreneur de transport multimodal d'intenter une action récursoire contre le transporteur effectif. Mais il ne s'agit pas d'un délai impératif.

Le texte prévoit en effet : « Sauf s'il en est expressément convenu autrement », c'est-à-dire que les parties peuvent librement déroger à ce délai et dans les deux sens.

Le délai court à compter de la livraison des marchandises ou de la date à laquelle elles auraient dû être livrées ou de la date à laquelle le défaut de livraison donne au destinataire le droit de considérer la marchandise comme perdue, c'est-à-dire le délai de conversion de retard en perte définitive : 90 jours²⁶. Un recours contre les transporteurs substitués est-il possible ?

IV. RECOURS CONTRE LES SUBSTITUES

4.1. Action de l'entrepreneur de transport multimodal contre ses substitués

Les conventions internationales (1.) et les contrats (2.) ont prévu le recours de l'entrepreneur de transport multimodal contre ses substitués.

4.1.1. Règles conventionnelles

Il est prévu à l'article 25 que, sauf disposition contraire d'une autre convention internationale applicable, une action récursoire d'une personne tenue responsable peut être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu dans ce même article, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées²⁷.

Toutefois, ce délai ne peut être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation²⁸.

L'article 66 est relatif à l'action récursoire de la convention de Rotterdam, énonce qu'une personne tenue responsable peut exercer une action récursoire après l'expiration du délai prévu à l'article 64 si elle le fait dans l'un des deux délais suivants, le plus long étant retenu : (1) dans le délai déterminé par la loi applicable de l'Etat où l'action est engagée, ou (2) dans les 90 jours à compter de la date à laquelle elle a soit réglé la réclamation soit elle-même reçu signification de l'assignation, selon l'événement qui survient en premier. Les dispositions de l'article 66 font ainsi référence aux législations nationales. Il est proposé que les Etats contractants examinent s'il serait

²⁵ Art. 25 al. 3 de la convention de 1980.

²⁶ BONNAUD (J.), *op.cit.*, p.423.

²⁷ Art. 25 de la conv. de 1980.

²⁸ Art. 25 al. 3. De la convention de 1980.

nécessaire de prévoir dans la législation nationale un délai plus long que celui stipulé dans cet article²⁹.

4.1.2. Règles contractuelles

La convention de 1980 ne règle pas cette question, il sied de faire recours au droit français pour un meilleur éclaircissement.

Il est admis que l'entrepreneur de transport multimodal pourra agir comme le commissionnaire de transport contre les transporteurs substitués³⁰.

Dans l'hypothèse où les substitués du commissionnaire sont multiples, seront appliqués, à chaque stade, les articles L. 132-5, L. 132-6 et L. 133-1³¹ du Code de commerce français et les présomptions de responsabilité qui s'y attachent.

En conséquence, chaque maillon de la chaîne est censé avoir reçu une marchandise intacte, sauf prise de réserves au moment de la transmission de celle-ci.

En outre, chacun de ces maillons est garant de son ou de ses suivants dès lors qu'il les a librement choisis³². La responsabilité rebondit alors de substitué en substitué jusqu'au dernier transporteur³³.

Cette solution s'avère très rigoureuse pour le dernier de la chaîne, qu'elle place sous la menace d'avoir à endosser la responsabilité de dommages non apparents antérieurs à son intervention, faute pour lui d'être en mesure d'établir que ces dommages existaient déjà au moment où il a pris la marchandise en charge³⁴.

La convention de Bruxelles de 1924 prévoit que les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai d'un an à compter de la délivrance, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.³⁵

La loi française dispose que les actions récursoires peuvent être intentées, même après le délai d'un an, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ou du jour où celui-ci aura à l'amiable réglé la réclamation³⁶.

V. COMPETENCE JURIDICTIONNELLE EN CAS DE TRANSPORT INTERNATIONAL

Les litiges nés de l'exécution du contrat de transport multimodal international de marchandises sont soumis aux juridictions compétentes. Lorsqu'il est établi que le dommage s'est produit entre la prise en charge de la marchandise et sa livraison et que les conditions préalables pour mettre en jeu la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal se retrouve réunie ; comment se déroule alors le contentieux ? Il appartiendra, dès lors, au titulaire du droit d'agir en justice de saisir le juge pour que ce dernier tranche le litige.

Il sera question dans cette section de procéder à l'étude du contentieux et cela doit se faire dans l'analyse des dispositions conventionnelles (§1) et contractuelles (§2) relatives à la compétence.

²⁹ Projet de convention internationale relative au contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : analyse des dispositions qui renvoient à des règles nationales, Annexe II, Francesco BERLINGIERI, DMF 702, avril 2009, Spécial CMI Athènes, p.317.

³⁰ BONNAUD (J.), *op.cit.*, p.424.

³¹ Article L. 133-1 du Code de commerce : « Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle».

³² LAMY, TRANSPORT, *op. cit.*, tome 2, 2009, n° 157.

³³ Cass.com., 18 oct. 1983, n° 80-15.425, BT 1984, p. 260.

³⁴ LAMY, transport, *op. cit.*, tome 2, 2009, n° 157.

³⁵ Art. 3§6 bis de la convention de Bruxelles

³⁶ Art. 32, al. 2, du code de commerce français

5.1. Dispositions conventionnelles

En cas de transport international, l'article 26 de la convention des Nations Unies du 24 mai 1980 sur le transport multimodal international est d'application à ce qui concerne la compétence juridictionnelle et l'article 27 de la même convention est relatif à la compétence arbitrale.

En effet, l'article 26 énonce que, dans tout litige relatif au transport multimodal international en vertu de cette convention, le demandeur peut, à son choix, intenter devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat où ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux énumérés ci-après :

- (a) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle ;
- (b) le lieu où a été conclu le contrat de transport multimodal, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire desquels le contrat a été conclu ;
- (c) le lieu de prise en charge des marchandises pour le transport multimodal international, ou le lieu de livraison ;
- (d) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport multimodal et indiqué dans le document de transport multimodal. Aucune procédure judiciaire relative au transport multimodal international en vertu de cette convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié précédemment. Les dispositions de cet article ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires³⁷.

Nonobstant les dispositions précédentes de cet article, tout accord d'élection de for conclu par les parties après la naissance d'un litige est réputé valable et pleinement exécutoire. Lorsqu'une action a été intentée conformément aux dispositions du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu à la suite d'une telle action, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties qui soit fondée sur la même cause, à moins que le jugement rendu à la suite de la première action ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée³⁸.

Aux fins du présent article, ni les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement, ni le renvoi d'une action devant un autre tribunal du même pays, ne sont considérés comme l'engagement d'une nouvelle action.

Comme est le cas avec les règles de Rotterdam qui renvoi à l'arbitrage en suivant l'exemple des Règles de Hambourg, les rédacteurs de la convention de 1980 de la CNUDCI ont proposé l'arbitrage comme voie de règlement des litiges.

Ainsi, le justiciable peut faire valoir ses droits contre le transporteur à l'appui d'une clause compromissoire qui aura organisé et désigné le lieu d'arbitrage, mais ce lieu peut être déterminé d'un commun accord après la survenance du litige ou unilatéralement en conformité avec les lieux proposés par la convention.

Il sied à dire que la procédure d'arbitrage est engagée, au choix de l'ayant droit de saisir la juridiction sur le territoire de l'Etat dans lequel est situé l'établissement principal de l'entrepreneur ou de sa résidence habituelle ou, soit le lieu où été conclu le contrat de transport multimodal ou soit encore tout lieu désigné dans la clause ou pacte compromissoire.

Plus discret et plus rapide que le recours à la justice étatique, l'arbitrage ad hoc ou institutionnel est une mesure pertinente notamment face aux problématiques des règles de compétence juridictionnelle qui n'ont pas été véritablement réglées malgré plusieurs articles dédiés, précis et très ouverts . Si les parties peuvent désigner d'un commun accord le tribunal compétent dans le contrat, y compris après la naissance d'un litige, le demandeur a un véritable choix de juridiction : domicile du transporteur, lieu de chargement, de déchargement...

³⁷ Art. 26 de la conv. de 1980.

³⁸ Art. 26 de la conv. de 1980.

cependant, ces dispositions sur l'arbitrage et la compétence juridictionnelle ne lieront que les Etats qui le souhaitent.³⁹

5.2. Dispositions contractuelles

La convention des Nations Unies du 24 mai 1980 sur le transport multimodal international de marchandise ne répond pas à cette question. Il convient donc d'appliquer les règles de procédure du droit commun qui conduiront à assigner devant le tribunal de commerce du lieu où l'entrepreneur de transport multimodal a son siège social.⁴⁰

Aux termes de l'article 27-I de l'AURCTMR qui dispose comme suit : « pour connaître de tout litige auquel donne lieu un transport inter-états soumis au présent acte uniforme, si les parties n'ont pas attribué compétence à une juridiction arbitrale ou étatique déterminée, le demandeur peut saisir les juridictions du pays... ».

Il ressort de ce texte que les parties peuvent porter leur litige devant une juridiction judiciaire ou juridiction arbitrale. L'acte uniforme pose donc le principe de la liberté contractuelle pour la désignation de la juridiction compétente pour connaître de tout litige né de l'exécution du contrat de transport. Les parties peuvent ainsi valablement insérer dans leur contrat de transport une clause attributive de juridiction.

La clause attributive de juridiction peut affecter le litige à une juridiction arbitrale ou étatique, peu importe, par ailleurs, l'Etat dont la juridiction est pressentie. La liberté conventionnelle reste une clause quant à ce et une règle intangible. Si en revanche, le contrat de transport multimodal international de marchandise ne comporte aucune clause attributive de juridiction, l'action pourra ainsi être portée, au choix du demandeur.

CONCLUSION

De ce qui précède, un constat est fait. C'est qu'on retrouve dans les critères supplétifs de compétence fixés par le législateur international, ceux qui sont admis par les législateurs nationaux en matière personnelle et ceux qui émanent des règles de conflit en matière contractuelle. La convention de 1980 a repris ces solutions classiques auxquelles il agrège, dans une démarche synthétique, les éléments qui rattachent ou localisent un contrat à une juridiction.

Il s'agit du lieu de prise en charge ou de celui prévu pour livraison de la marchandise. Mais, pour ce qui concerne la compétence matérielle ou attributive, la convention de 1980 ne pose aucun principe particulier. Elle apporte une innovation en traitant également de l'autorité de la chose jugée des jugements et leur force exécutoire.

BIBLIOGRAPHIE

I. Ouvrages

- BOKALLI (V.E.), SOSSA (D.), *OHADA-Droit des contrats de transport de marchandises par route*, Bruxelles, Edition Bruylant, 2006.
- BONNAUD (J.), *Le transport multimodal transmaritime et transaérien*, Les nouvelles Règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM sur L'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal.
- DIANA FABER and contributors, *Multimodal Transport, Practical guides, Avoiding legal problems*, LLP 1997.
- ISSA-SAYEGH (J.), POUGOUE (P-G.), SAWADOGO (F.M.), *OHADA Traité et Actes uniformes commentés et annotés*, juriscope, Paris.

³⁹ LAURENT FEDI, Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, *Revue de droit des transports* n°7, juillet 2009, dossier 3.

⁴⁰BONNAUD (J.), L'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal, *Le transport multimodal transmaritime et transaérien*, Les nouvelles Règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.

- MONSENEPWO MWAKWAYE JOOST (J.), *Harmonisation du droit congolais avec le droit ohada des transports : essai de mise en conformité du droit congolais avec le droit ohada*, éditions universitaires européens, 2012.
- RODIERE (R.) *Droit des transports : transports ferroviaires, routiers, aériens et par batellerie*, Ed. du Recueil SIREY, Paris, 1955.

II. Jurisprudences

- CA Bobo-Dioulasso, chambre commerciale (Burkina-Faso), arrêt n°04/09 du 28 janv. 2009, Kiemtoré Rasmané c/ La société nationale de transit de Burina (SNTB), ohadata J-10-108,
- TGI de Bobo Dioulasso (Burkina Faso), jugement n°195 du 14 juin 2006, société AGF TOGO ASSURANCES c/ FOFANA AMSSATA MASSE, www.ohada.com , ohadata J-09-88.
- Cass.com., 18 oct. 1983, n° 80-15.425, BT 1984, p. 260.
- Tribunal de Grande Instance du Wouri, jugement civil n°461 du 9 juin 2010, affaire Société Papeterie Yimze SARL c/ CPT CDT le M/S Delmas Baudin, l'Armement Delmas et la Société SDV Cameroun S.A., inédit.
- Cass. 11 mars 1975, DMF 1975 ; pour un cas de nécessité.

III. Revues

- LAURENT FEDI, Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, *Revue de droit des transports* n°7, juillet 2009, dossier 3.
- BONNAUD (J.), L'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal, Le transport multimodal transmaritime et transaérien, Les nouvelles Règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM.