

« Difficiles interactions entre les instruments juridiques en matière de transports dans l'espace ohada »

Dr. Emmanuel KAGISYE, Professeur et Consultant

1. Le besoin de sécurité par l'uniformisation du droit des transports internationaux s'est fait sentir dès la création des premières liaisons ferroviaires au cours du 19^{ème} siècle. C'est ainsi que la première Convention internationale du transport des marchandises par chemin de fer vit le jour le 14 octobre 1890¹. Elle a été suivie par une série d'autres conventions successivement en matière maritime², aérienne³ et finalement en matière de transport de marchandises par route, en 1956⁴. Ce besoin d'unification de droit des transports s'est fait également manifesté sur le plan régional⁵. En Afrique, ont été adoptées ainsi la Convention inter-Etats sur le transport des marchandises diverses signée en 1996 et l'Acte uniforme sur le contrat de transport marchandises par route adopté en 2003. Cette superposition d'instruments est source de conflits normatifs non seulement pour les contrats de transport intra-communautaire, mais également en cas de transports extra-communautaires. Dans la présente section, nous aurons à analyser le conflit entre l'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route et la Convention de Genève sur le transport de marchandise par route.

¹ Convention signée à Berne le 14 oct. 1890 et entrée en vigueur le 1^{er} janv. 1993. Cette Convention et ses annexes ont fait l'objet de plusieurs modifications ultérieures.

² Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, telle que modifiée par les Protocoles du 23 févr. 1968 et 21 déc. 1979.

³ La Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie en date du 12 oct. 1929. Cette Convention a été complétée par la Convention complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur, signée à Guadalajara le 18 sept. 1961, et par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal en date du 28 mai 1999.

⁴ La CMR est elle-même largement inspirée des dispositions déjà adoptées par ses devancières à savoir la CIM en matière de chemin de fer (signée à Berne le 14 oct. 1890) et la Convention de Varsovie concernant le transport aérien du 12 oct. 1929.

⁵ En Amérique du sud existe également une Convention interaméricaine sur le contrat de transport international de marchandises par route signée à Montevideo le 15 juil. 1989.

2. La logique nous commande bien évidemment de présenter d'abord les différents instruments juridiques (§1) avant d'examiner les hypothèses dans lesquelles ils sont susceptibles d'entrer en conflits (§2).

§1. Présentation les instruments juridiques en matière de transports dans l'espace ohada

3. Nous ne présenterons que la Convention de Genève relative au contrat de transport de marchandises par route (§1). Puis mettrons en évidence les hypothèses dans lesquelles l'Acte uniforme de l'OHADA et la Convention de Genève relative au contrat de transport de marchandise par route entrent en concurrence.

I. La Convention sur contrat de transport international de marchandise par route (CMR)

4. L'essor considérable du commerce international qui a marqué la période d'après-guerre a entraîné la nécessité de promouvoir le transport routier international de marchandises. Ainsi, s'avérait-il indispensable de « *régler de manière uniforme les conditions de transport internationale de marchandises par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisé pour ce transport et la responsabilité du transporteur* »⁶. C'est dans ce contexte qu'a été adopté⁷ à Genève, le 18 mai 1956, la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite CMR en sigle⁸. Le cinquantième anniversaire de cette Convention a été célébré à l'occasion d'un symposium tenu à Deauville les 18 et 19 mai 2006⁹. Cette manifestation a été l'occasion de souligner la vitalité de la Convention CMR qui est souvent citée comme un exemple de réussite en matière d'unification du droit des transports. Cette réussite repose en grande partie son champ d'application assez large (A) ainsi que sur son contenu matériel (B).

⁶ Préambule de la Convention CMR.

⁷ La CMR a été élaborée sous les auspices de la CEE-ONU, grâce aux efforts conjugués de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), de la Chambre de Commerce Internationale (ICC) et de l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU).

⁸ Le texte de la Convention peut être consulté sur le portail *unilaw* de l'UNIDROIT, <http://www.unidroit.info/>.

⁹V. les actes du symposium, « Les 50 ans de la Convention CMR – Avenir et perspectives du transport international par route », *Rev. droit unif.*, n°. spéc. vol. XI, 2006-3, p.503 et s.

A. Le champ d'application de la Convention CMR

5. La Convention relative au contrat de transport international, entrée en vigueur en 1961 après que cinq pays, dont la France l'aient ratifiée, définit son propre champ d'application, considéré comme très large, voire impérialiste par certains auteurs¹⁰. En effet, la Convention s'applique à tous les transports au départ ou à destination d'un pays l'ayant ratifiée, même si le pays expéditeur ou destinataire n'y est pas partie. C'est ce que précise l'article 1^{er} qui prévoit que la CMR « *s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties* ». Il ressort de cette disposition que le champ d'application de la Convention CMR est très large¹¹.

6. Selon R. LOEWE, en adoptant un champ d'application territorial aussi large pour la CMR, ses auteurs ont voulu « *éviter de devoir procéder dans une affaire comportant des rattachements à plus d'un ordre juridique, à un examen basé sur des règles nationales pour déterminer si du point de vue matériel, il convient d'appliquer le droit national ou un droit étranger et, dans ce dernier cas, quel droit étranger* »¹². Le Secrétariat de l'UNIDROIT a confirmé cette position en rappelant que « *sur le critère relatif au champ d'application de la Convention, trois positions ont été successivement adoptées par le Comité triparti : 1°) Etats différents contractants ou non ; 2°) Etats contractants seulement et finalement 3°) deux Etats différents dont l'un au moins est contractant(...). En retenant le troisième critère, le Comité désirait donc que le champ d'application de la Convention soit élargi de façon que les règles en soient aussi étendues que possible* »¹³. Pour l'UNIDROIT, les motifs sont évidents. En

¹⁰ V. not. W. CZAPSKI, « Application et interprétation de la Convention CMR à la lumière du droit international », *Rev. droit unif.*, 2006-3, vol.XI, p.545, note 52.

¹¹Pour plus de détails sur le champ d'application de cette convention, v. la jurisprudence sur la Convention CMR sur le portail *unilaw*. V. également E. KRINGS, « Examen de la jurisprudence des cours de cassation de France et de Belgique et du Hoge Raad des Pays Bas », *Rev. droit unif.*, 1999-1, p.140 et s. ; C.U. MAYER, « Aperçu et réflexions sur la jurisprudence autrichienne en dernier ressort (1994-1996) », *Rev. droit unif.*, 1997-1, p.169 et s. ; F.J.S. GAMBORINO, « La jurisprudence du Tribunal supremo espagnol en matière de CMR », *Rev. droit unif.*, 2001-3, p.643 et s.

¹² R. LOEWE, « Note explicative sur la CMR », *European transport law* n° 27, 1976, p.416.

¹³ Réponse de l'UNIDROIT à la lettre de l'IRU du 12 mai 1961. L'UNIDROIT assure la paternité de la Convention CMR. A ce titre, l'Organisation a créé une base de données relative à la CMR.

effet, l'intérêt du commerce est que la réglementation uniforme, notamment dans le droit des transports s'applique aussi largement que possible, réduisant ainsi les possibilités de conflits.

7. *Rationae loci*, la Convention CMR est un instrument juridique dont les dispositions sont obligatoires pour les Etats ayant adhéré à cette Convention¹⁴. En raison de l'engagement de ces Etats contractants, leurs tribunaux ont le devoir d'appliquer la Convention CMR :

- aux transports dont le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour sa livraison se trouvent sur le territoire des Etats contractants ;
- aux transports qui débutent sur le territoire d'un Etat contractant et qui devraient se terminer sur le territoire d'un Etat non contractant ;
- aux transports qui débutent sur le territoire d'un Etat non contractant et qui devraient se terminer sur territoire d'un Etat contractant.

Les lieux de départ et de livraison à prendre en considération sont ceux prévus par le contrat. Peu importe qu'à la suite de l'interruption du transport, le lieu pour la livraison (c'est-à-dire le lieu de destination) ne soit pas atteint et que la livraison ait lieu dans le pays de prise en charge ou dans un pays tiers. Précisons que la nationalité des parties au contrat de transport, leur domicile ou leur siège, ainsi que le lieu de la conclusion et de l'exécution du contrat n'ont aucune conséquence. Les seuls critères de rattachement sont le lieu de départ et le lieu de livraison indiqués au contrat.

Autrement dit, la Convention CMR s'applique, *rationae loci*, à tout contrat de transport international impliquant un Etat contractant. Exceptionnellement, lorsque les conditions de la CMR ne sont pas établies, et que le rapport en cause est international, les parties peuvent soumettre le contrat de transport qu'elles concluent à cette convention internationale. La même dialectique se retrouve dans l'ordre interne où la majorité de la doctrine¹⁵, suivant une jurisprudence¹⁶, s'accorde à dire que les dispositions de la CMR peuvent, par accord des parties, être rendues applicables à des situations auxquelles elles ne s'appliquent pas d'office en vertu de l'article premier paragraphe premier.

¹⁴ Lors de son cinquantième anniversaire, la Convention CMR était en application dans quarante-sept Etats.

¹⁵ V. spéc. L. BERNARDEAU, « La CMR en tant que règle de transports intérieurs », *European transport law*, 33(1998), p.785 et s. ; P. DELEBECQUE, « Droit applicable à un contrat de transport interne », *La semaine juridique*, 1998 II, p.10076-10077.

¹⁶ Cass. com. 1^{er} juil. 1997, arrêt n° 1766 P, aff. SA Doumen et a. c/ SA Navigation et transport et a., *Bull.* 1997 IV n° 218, p.189.

8. *Rationae materiae*, la CMR s'applique aux contrats de transport routier de marchandises à titre onéreux. En revanche, les transports postaux, les transports funéraires et les déménagements sont expressément exclus du champ d'application de la Convention CMR¹⁷. La Convention CMR régit uniquement les rapports entre les parties au contrat de transport international, ce qui inclut les rapports entre le commissionnaire de transport et le transporteur (voiturier), même lorsque le commissionnaire de transport ne figure pas comme expéditeur sur la lettre de voiture. La Convention CMR ne s'applique pas dans les rapports entre le commissionnaire de transport et le chargeur /expéditeur, lesquels restent régis par le droit national, à défaut de stipulation contraire.

9. Lorsque les conditions d'application de la Convention CMR sont réunies, les dispositions acquièrent un caractère impératif¹⁸. Il est donc exclu de donner application des droits nationaux, sauf lorsque les dispositions de la Convention CMR le prévoient expressément. C'est le cas en matière d'interruption et de suspension de la prescription par exemple¹⁹. Il en résulte que les droits nationaux ne peuvent plus jouer qu'un rôle supplétif en matière de transport routier international. Ils trouvent à s'appliquer également lorsqu'il s'agit de trancher une question que la Convention CMR ne règle pas. C'est notamment le cas des opérations de chargement et de déchargement ou de la capitalisation des intérêts²⁰. Dans ce dernier cas, il est laissé aux parties, conformément aux règles de conflit de lois, la faculté de choisir, expressément ou implicitement, le droit interne qui régira leurs relations²¹.

B. Le contenu matériel de la Convention CMR

10. La Convention CMR fondée sur un avant-projet d'UNIDROIT et finalisée dans le cadre du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies règle de manière uniforme les conditions du contrat de transport de marchandises par route. Il régleme la conclusion du contrat notamment pour ce qui concerne l'établissement

¹⁷ Article 1 § 4 de la CMR.

¹⁸ L'article 41§1 est formel à ce sujet en précisant qu'« est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat ».

¹⁹ Article 32, alinéa 3 de la Convention CMR.

²⁰ Cass. com., 17 mars 1997: *Bull. civ.* IV, n°116.

²¹ P. DELEBECQUE, *op.cit.*, 1998 II, p. 10076.

de la lettre de voiture²² (forme, mentions obligatoires ou non), l'exécution du contrat, les obligations du transporteur, ainsi que les réclamations et actions pouvant découler du contrat de transport. La Convention contient également des dispositions relatives aux transports combinés et aux transports successifs. Enfin, des dispositions finales déterminent le caractère impératif de la Convention, les modalités d'adhésion et de dénonciation, l'entrée en vigueur²³. Le contenu de la Convention CMR a largement inspiré l'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route de l'OHADA, avec lequel elle peut malheureusement entrer en concurrence.

II. L'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route

11. Le transport routier constitue le moyen de déplacement le plus dominant en Afrique tant à l'intérieur de chaque pays qu'à l'intérieur des espaces intégrés²⁴. Ainsi, il s'avère normal que ce secteur occupe une place de choix, qu'il constitue l'une des priorités dans le dispositif du NEPAD et qu'il fait l'objet de plusieurs réglementations, dont certaines entrent en conflit.

12. Après l'indépendance des Etats d'Afrique et avant l'adoption de l'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route, le régime juridique du contrat de transport résultait, dans les pays membres de l'OHADA, de la combinaison du droit national²⁵ et des

²² Les dispositions de la CMR ont été complétées par le Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route concernant la lettre de voiture électronique singée à Genève le 20 févr. 2008. L'article 2 de ce Protocole additionnel précise que « *la lettre de voiture visée par la Convention, ainsi que toute demande, déclaration, instruction, ordre, réserve ou toute communication concernant l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique, peuvent être établis par communication électronique* » et qu'elle « *sera considéré comme équivalente à la lettre de voiture visée à la Convention et, de ce fait, aura la même force probante et produira les mêmes effets que cette dernière* ». Les autres dispositions du Protocole précisent les modalités d'authentification de la lettre de voiture électronique (art.3), les conditions d'établissement de la lettre de voiture électronique (art.4), la mise en œuvre (article5) et les documents complétant la lettre de voiture électronique (art 6). Le texte de ce Protocole peut être consulté sur <http://www.unece.org/trans/conventn/e-CMRf.pdf>.

²³ Pour plus de détails sur le contenu de la Convention CMR, v. M.C. NICKEL-LANZ, *La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)*, Offsetdruck & schierhorn, Hambourg, 1976, 194p.

²⁴ A propos v. E. KOULAKOUMOUNA, « Transport routier et effectivité de l'intégration régionale dans la CEMAC : enjeux et contraintes pour le développement durable du Congo », CERAPE, en ligne sur www.codesria.org/IMG/pdf/koulakoumouna.pdf (consulté le 25 oct.2012).V. ég. J.-C. ROBENATE, *Les politiques de transport routier dans la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale*, Thèse, Université Lumière de Lyon 2, 2009, 311 p.

²⁵ Dans la plupart des Etats membres, l'Acte uniforme est venu combler un vide juridique. Le contrat de transport était jusque-là régi par les anciens textes coloniaux à savoir les articles 1782 à 1786 Code civil et 103 à 108 du Code de commerce français. Seuls quelques rares Etats disposaient d'une législation révisée relative à cette matière. Il s'agissaient du Sénégal (articles 639 à 668 faisant l'objet du Livre 4e de la 2e partie du Code des

conventions interafricaines intervenues dans le domaine des transports²⁶. Pour unifier le régime du contrat de transport routier, le Conseil des Ministres de l'OHADA adopté en adopté en date du 22 mars 2003 l'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route (AUCTMR). Cet Acte uniforme est inspiré de la Convention de Genève du 19 mai 1956 applicable au transport international des marchandises par route (CMR)²⁷. Nous examinerons d'abord le champ d'application de l'Acte uniforme (a), pour ensuite présenter brièvement son contenu matériel (b).

a) Le domaine d'application de l'AUCTMR

13. *Rationne materiae*, l'application de l'AUCTMR résulte des dispositions de l'article 1^{er} paragraphe 1^{er} qui détermine la matière visée par l'Acte uniforme à savoir « *tout contrat de transport de marchandises par routes* ». Des précisions importantes sont fournies dans le paragraphe 2 du même article et dans l'article 2 relatif aux définitions. Il résulte de ces textes que certaines matières sont visées alors que d'autres sont exclues du champ d'application de l'Acte uniforme. Est visé par l'Acte uniforme, « *tout contrat de transport de marchandises par routes* »²⁸ si et seulement si les lieux de prise en charge et / ou de livraison sont situés sur le territoire d'un Etat membre de l'OHADA. Il n'en sera pas ainsi pour ceux des contrats de transport de marchandises exécutés en partie dans l'espace OHADA mais dont les cargaisons transportées ont été prises en charge et livrées en dehors de ce territoire.

Obligations Civiles et Commerciales, 2e partie résultant de la loi n°66.70 du 13 juil. 1966 entrée en vigueur le 1er janv. 1967), du Mali (ord. n° 53/CMLN du 19 Septembre 1973 régissant le contrat de transport), de la Guinée dont le Code des activités économiques ne consacre que deux dispositions aux transports (articles 1000 à 1002) et de la Côte d'Ivoire (le Décret 2000-102 du 23 févr. 2000 portant organisations des transports publics routiers de marchandises et le Décret n° 98 -217 du 12 mai 1998 portant réglementation de la lettre de voiture et de la feuille de route en matière de transport routier de marchandises).

²⁶ Il s'agit notamment de la Convention du 5 déc. 1970 réglementant les transports routiers des Etats membres de l'Entente (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Niger, Togo), de la Convention du 29 mai 1982 relative aux transports routiers inter Etats (TRIE) intervenue entre les quinze Etats de la CEDEAO (*JORCI* 1984 n°16, p.191) et de la Convention du 5 juil. 1996 signée entre les Etats membres de la CEMAC.

²⁷ Sur la comparaison des deux instruments, v. N. LACASSE et PUTZEYS, J., « L'Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route », *European transport law*, vol.38, n° 6 ; *Actualités juridiques* n°46, 2005, p.4 et s. ; ohadata D-04-06. Ce procédé de « clonage juridique » a été vivement critiqué par I.K.DIALLO dans ses observations car « *un Acte uniforme n'est pas une convention internationale et de ce point de vue la méthode de rédaction de ces deux types de texte ne doit pas être la même* ». V. I.K. DIALLO, « Etude de l'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route », *Le bulletin de transport multimodal* n° 2, juil.- déc., 2004 p.12 et s.

²⁸ Il résulte de l'article 2 b) qu'un contrat de transport est une convention par laquelle un professionnel appelé transporteur s'engage à déplacer par route les marchandises d'autrui, l'expéditeur, moyennant un prix déterminé d'un lieu à un autre et avec un véhicule.

14. Concernant les catégories de marchandises entrant dans le champ d'application de l'Acte uniforme, l'article 2 paragraphes *e* et *f* apporte des précisions à travers des dispositions au sens très large. En effet, une marchandise est définie comme « *tout bien mobilier* »²⁹. Cette définition semble tout autant trop extensive, et pourrait englober les bagages alors que manifestement le transport de bagages n'entre pas dans le champ d'application de l'Acte uniforme. Il suffit pour s'en convaincre de savoir que le contrat soumis aux dispositions de l'Acte uniforme est conclu entre une personne dénommée *expéditeur* (différent d'un passager) et une autre appelée *transporteur* et que l'émission d'une lettre de voiture est nécessaire même si son absence n'entache pas la validité du contrat. L'essentiel c'est qu'un transport de bagages ne donne pas lieu en principe à l'émission d'une lettre de voiture mais d'un document généralement dénommé bulletin de bagages. Enfin, sur la notion de marchandises, on signalera cette curieuse disposition contenue dans l'article 8 paragraphe 4, qui permet au transporteur de refuser de prendre en charge les documents, espèces ou marchandises de grande valeur. Cela veut dire que cette catégorie de biens peut être exclue du champ d'application impératif de l'Acte uniforme si tel est le vœu du transporteur.

15. D'autres catégories de marchandises transportées par routes sont toutefois expressément exclues du domaine d'application de l'Acte uniforme. Ainsi, un certain nombre de contrats de transport de marchandises sont expressément exclus par l'Acte uniforme lui-même à travers l'article 1^{er} paragraphe 2. Cette disposition vise quatre cas à savoir « *le transport de marchandises dangereuses, le transport funéraire, le transport de déménagement et le transport soumis aux conventions postales internationales* »³⁰. Le transport funéraire c'est-à-dire de dépouilles mortelles est assez singulier même si communément on convient, qu'il s'agit de marchandises qui doivent être considérées comme tel, et faire l'objet d'émission d'un document de transport. Quant au transport d'objets en vertu de conventions postales internationales, leur spécificité exige un traitement particulier que ne saurait satisfaire l'Acte

²⁹ Art. 2 e) de l'AUCTMR. On remarquera que le projet avait nuancé cette conception quand il en retenait que la « *marchandise désigne tout bien mobilier pouvant faire l'objet d'un commerce* ». En vérité, d'une définition à l'autre, l'exactitude fait défaut, cette notion étant bien connue en matière de transport en général. En effet, en l'occurrence, on oppose toujours le concept de « marchandises » à celui de « bagages » car le droit des transports ne concerne que les passagers, leurs bagages et les marchandises. Les bagages visent les effets personnels du voyageur, encore appelés effets usagers. Dans le système français, les marchandises désignent « *les biens meubles destinés au commerce* » et non ceux « *pouvant faire l'objet d'un commerce* » comme le prévoyait le projet d'Acte uniforme ; un effet personnel pouvant bien faire l'objet d'un commerce si telle en est la volonté du propriétaire à un moment donné.

³⁰ Le projet n'avait retenu que les 3 derniers types de transport c'est-à-dire uniquement ceux visés par l'article 1§4 de la CMR. Ces trois cas d'exclusion sont devenus classiques en matière de transport de marchandises.

uniforme et sont déjà régies par des conventions internationales. Enfin, l'exclusion du transport de déménagement est parfaitement justifiée étant donné que le déplacement n'en constitue pas la prestation principale³¹.

16. S'agissant de l'exclusion des marchandises dangereuses du champ d'application de l'Acte uniforme, il faut préciser qu'elle a une explication assez singulière mais convaincante³². La marchandise dangereuse désignant selon l'article 2 paragraphe f, « *une marchandise qui, de façon générale, par sa composition ou son état, présente un risque pour l'environnement, la sécurité ou l'intégrité des personnes ou des biens*. Cette définition est très large mais actuelle, car elle embrasse les menaces éventuelles sur l'environnement. Le projet qui avait exclu les marchandises dangereuses a donc été repris à la demande de représentants de la CEMAC qui avaient soutenu, à juste titre, qu'il fallait éviter les conflits de normes, dès lors que chez eux, il y avait déjà un texte bien élaboré sur la matière³³. Cependant, il faut relever que la prise en compte de ces mêmes marchandises dangereuses à l'article 4 paragraphe 1er, e et à l'article 8 paragraphe 3 pourrait donner lieu à des confusions. En effet, si marchandises dangereuses sont exclues du champ d'application de l'Acte uniforme, il est difficilement compréhensible que la lettre de voiture émise doive contenir une mention telle que celle de l'article 4 paragraphe 1er, e et qu'on en fasse une mention impérative. Manifestement cet article 4 §1-e est incompatible avec l'article 1 paragraphe 2³⁴.

17. Enfin, faut-il préciser que l'Acte uniforme s'applique également aux transports superposés et successifs, sauf en ce qui concerne la responsabilité du transporteur³⁵. Le transport superposé est celui dans lequel, en vue de l'exécution d'un unique contrat de transport routier,

³¹ Pour des explications sur ce point, v. N. LACASSE et PUTZEYS, J., *op.cit.*, p. 16.

³²J. PUTZEYS fait remarquer pertinemment qu'ajoutée dans la phase finale du processus d'adoption de l'AUCTMR, l'exclusion des transports de marchandises dangereuses se comprend moins bien. Elle dénote une confusion entre les règles de droit public nécessaires pour des raisons de sécurité dans ce type de transport et les règles de droit privé destinées à régir les relations des parties dans un tel transport. Les deux types de règles peuvent coexister sans difficulté. L'exclusion du transport de marchandises dangereuses du champ d'application de l'AUCTMR crée par ailleurs une contradiction: l'article 1 prévoit que l'AUCTMR ne s'applique pas à de tels transports, mais trois articles de l'AUCTMR (articles 2(f), 6(1)(f) et 8(3)) en font ensuite mention.

³³ Le Règlement n° 2/99 UDEA-CM-654 du 25 juin 1999 portant réglementation de transport des marchandises dangereuses par route dans la CEMAC.

³⁴ L'art. 4, §1 e) prévoit que « *La lettre de voiture doit contenirpour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue*», alors que l'article 1^{er} § 2 les exclut du champ d'application de l'Acte uniforme. Il y a forcément une contradiction entre les deux dispositions.

³⁵ Les articles 22 et 23 font entrer les transports superposés et successifs dans le champ d'application de l'Acte uniforme. Cependant, lorsqu'un dommage survient pendant un transport superposé sans qu'il y ait faute du transporteur routier, l'Acte uniforme consacre le principe de réseau de responsabilité (art.22).

un véhicule routier contenant des marchandises, est transporté, sans rupture de charge (c'est-à-dire sans décharger la marchandise) sur ou dans un véhicule non routier (ferry, bac, train, avion, cargo...) sur une partie du parcours³⁶. Le transport successif est celui dans lequel plusieurs transports routiers se succèdent (avec ou sans rupture de charge) pour exécuter un unique contrat de transport routier³⁷.

18. *Ratione loci*, l'Acte uniforme s'applique autant aux transports routiers nationaux³⁸ qu'internationaux, dans la mesure où le lieu de prise en charge ou celui prévu pour la livraison indiqué au contrat est situé sur le territoire d'un État partie de l'OHADA. L'Acte uniforme s'applique aussi bien dans les rapports de droit interne (contrats de transport anciennement soumis aux lois nationales), dans les relations inter-Étatiques (contrats de transport exécutés entre deux ou plusieurs États membres) que dans les relations internationales (contrats de transport entre un État membre et un État tiers), si le contrat prévoit que la marchandise sera prise en charge ou livrée dans un État membre de l'OHADA. Un seul point de rattachement suffit pour rendre l'Acte uniforme applicable.

19. Dans l'hypothèse où ni le lieu de prise en charge, ni le lieu de livraison ne sont situés dans l'espace OHADA, le contrat ne sera pas soumis aux dispositions de l'Acte uniforme. C'est le cas d'un contrat de transport dont l'exécution a pu avoir lieu sur le territoire des États membres de l'OHADA parce que le véhicule a traversé un ou plusieurs de ces États. Il en sera ainsi pour un transport de marchandises entre Kano (Nigeria) et Alger (Algérie) ; entre Accra (Ghana) et Lagos (Nigeria) ; entre Bassé (Gambie) et Rosso (Mauritanie), *etc.* Il ne s'agit pas là d'hypothèses d'école mais de situations fréquentes dans les relations économiques dans une même sous-région notamment avec le phénomène des marchés hebdomadaires. Bien que l'essentiel du contrat ait été exécuté dans le territoire OHADA, l'Acte uniforme exclut son application et le juge d'un État membre saisi d'un contentieux visant ces situations sera obligé de se référer à un autre texte même s'il se déclare compétent³⁹.

³⁶ Article 2 lit.j de l'AUCTMR.

³⁷ Article 2 lit.i de l'AUCTMR.

³⁸ L'Acte uniforme a corrigé un impaire qui figurait dans le projet car en reprenant *mutatis mutandis* la CMR, le projet était conçu comme une convention internationale.

³⁹ Ce texte sera déterminé par l'application des règles de conflits de lois du for.

20. *Ratione temporis*, l'AUCTMR ne s'applique qu'aux seuls contrats de transport de marchandises par route conclus après son entrée en vigueur, c'est-à-dire après le 1er Janvier 2004⁴⁰. Les contrats de transport de marchandises conclus avant cette date sont demeurés régis par les législations applicables au moment de leur formation. Cette disposition n'existait pas dans le projet d'Acte et a le mérite de la clarté en ce qu'elle pose le principe de la non application de l'Acte uniforme à tout contrat conclu avant le 1er Janvier 2004, par exemple un contrat conclu le 31 Décembre 2003 et exécuté après l'entrée en vigueur de l'Acte uniforme. Cette règle bien connue en matière de conflit de normes dans le temps fera donc échapper à l'Acte uniforme bien des situations surtout quand on sait que dans certains cas l'exécution des contrats de transport s'étalent sur plusieurs semaines tels dans les liaisons entre la côte et l'hinterland notamment entre Abidjan et Ouagadougou, Lomé ou Cotonou et Bamako ou Niamey. Si toutes ces conditions d'application sont réunies, les dispositions de l'Acte uniforme, dont le contenu matériel s'inspire largement de la Convention CMR, s'applique impérativement.

b) Le contenu matériel de l'AUCTMR

21. L'AUCTMR porte sur les aspects contractuels du transport routier de marchandises⁴¹. Il établit des règles sur la formation en déterminant les conditions de fond et de formes du contrat de transport (mentions obligatoires, mentions facultatives, nombre de copies et sanctions y attachées). Pour ce qui est de l'exécution du contrat de transport, l'Acte uniforme énonce les effets du contrat à l'égard de l'expéditeur (obligation d'emballage, obligation de déclaration, le droit de disposer des marchandises en cours de route et l'obligation de payer la créance résultant de la lettre de voiture), ainsi qu'à l'égard du transporteur (obligation de

⁴⁰ Article de l'Acte uniforme.

⁴¹ Il existe une série d'autres conventions relatives au transport routier. Certaines traitent des aspects techniques et sécuritaires des transports routiers transfrontaliers, par exemple des infrastructures de transport (Convention portant réglementation des transports routiers inter-Etats (Cotonou, 29 mai 1982) ; Décision relative à la circulation routière sur la base de la charge à l'essieu de 11,5 tonnes pour la protection des infrastructures routières et des véhicules (Abuja, 3 juil. 1991); Protocole de création de carte brune CEDEAO relative à l'assurance responsabilité civile automobile aux tiers (Cotonou, 29 mai 1982), de la circulation et signalisation routière (poids des véhicules, permis de conduire, *etc.*), des véhicules routiers (homologation des équipements), du transport de marchandises dangereuses et du transport de denrées périssables. D'autres accords abordent la réglementation économique, telle que la facilitation du passage aux douanes et le régime fiscal. Notamment la Convention relative au transit routier inter-Etats des marchandises (Abidjan, 15 oct. 1975 et Cotonou, 29 mai 1982); le Carnet TRIE CEDEAO, Annexe à la Convention A/P4/5/82; la Convention additionnelle portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations TRIE (Banjul, 30 mai 1990), et la Convention relative à l'importation temporaire dans les États membres des véhicules de transport de personnes (Lomé, 6 juil. 1985). Ces conventions sont disponibles sur <http://Iwww.africa-onweb.com/economie/cedeo.htm>.

vérification, et de livraison). L'Acte uniforme porte des règles déterminant le régime de responsabilité du transport routier. Il précise les cas de responsabilité, les exonérations de la responsabilité, les montants de réparation. L'Acte uniforme balise enfin le contentieux dans ce domaine, en établissant les recours possibles et les juridictions compétentes en cas de litige. Dans l'ensemble, et à quelques variantes près, les règles de l'Acte uniforme, sont alignées à celle de la Convention CMR, tout comme la Convention inter-Etats sur le transport routier de marchandises diverses.

III. La Convention inter-Etats sur le transport routier de marchandises diverses (CIETRMD)

22. Dans la perspective d'améliorer le régime juridique du contrat de transport et de la responsabilité du transporteur, le Conseil des Chefs d'Etats de la CEMAC⁴² a adopté en 1996 deux conventions relatives au contrat de transport routier transfrontalier. Il s'agit de la Convention inter-Etats sur le transport routier de marchandises diverses⁴³ et la Convention inter-Etats de transport multimodal de marchandises⁴⁴. Ces textes s'inspirent largement de conventions multilatérales antérieures. Ainsi, la Convention Inter-États de transport multimodal de marchandises reproduit, littéralement les articles de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980, avec en prime une annexe consacrée aux aspects douaniers du transport. De son côté, la Convention inter-Etats sur le transport routier de marchandises (CIETRMD), reprend, à quelques variantes près, les dispositions de la CMR, en y ajoutant une section sur les questions douanières et une lettre de voiture modèle. Seule la CIETRMD fera l'objet d'une présentation, à travers une analyse de champ d'application (a) ainsi qu'une brève esquisse de son contenu matériel (b).

⁴² Pour rappel, les Etats membres de la CEMAC sont le Cameroun, la Centrafrique, le Congo, le Gabon, la Guinée équatoriale et le Tchad.

⁴³ Acte n° 3-96-UDEAC-574-CE-31 du 5 juil. 1996 portant adoption du cadre juridique d'exploitation des transports routiers de marchandises diverses dénommé « *Convention inter-Etats de transport routier de Marchandises Diverses* ».

⁴⁴ Acte n° 4 -96-UDEAC-116-CE-31 du 5 juil. 1996 portant Convention inter-Etats de transport multimodal de marchandises.

a) Le champ d'application de la Convention CIETRMD

23. Aux termes de l'article 1^{er}, la Convention s'applique à « *tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties* ». Le paragraphe 2 de la même disposition précise pour l'application de cette Convention, « *il faut entendre par « véhicules », les automobiles, les véhicules articulés, les remorques, les semi-remorques, tels qu'ils sont définis à l'article 4 de la Convention du 19 septembre 1949 relative à la circulation routière⁴⁵ et dans la première partie du Code de la Route de l'UDEAC* ».

24. A l'analyse de cette disposition, il ressort que la Convention CIETRMD s'applique *rationae materiae*, à la même catégorie de contrat que l'Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route c'est-à-dire le contrat de transport de marchandises par route. De même, la Convention CIETRMD reprend les mêmes exclusions que l'Acte uniforme. L'article 1^{er} paragraphe 4 précise à cet effet que la Convention « *ne s'applique pas aux transports effectués sous l'empire des Conventions postales internationales ou régionales, aux transports funéraires, aux transports de marchandises dangereuses* ». Mais à l'inverse de l'Acte uniforme, la Convention CIETRMD donne une précision importante. Elle se déclare expressément applicable, « *même si les transports rentrant dans son champ d'application sont effectués par des Etats, par des institutions ou par des organisations gouvernementales et internationales* ». Cette disposition revêt une grande importance dans une région où les transports routiers sont effectués par des sociétés d'Etats et un certain professionnalisme est exigé⁴⁶.

25. L'autre particularité de la Convention CIETRMD est portée par l'article par l'article 2. Cette disposition précise que « *si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou par air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf, éventuellement pour l'application des dispositions de l'article 14, la*

⁴⁵ Convention internationale sur la circulation routière, signée à Genève le 19 sept. 1949 et entrée en vigueur 13 mai 1954 (Convention remplacée entre certains Etats par la Convention internationale sur la circulation routière signée à Vienne le 8 nov. 1968).

⁴⁶ V. l'Acte n°3/98-UDEAC-648-CE-33 du 5 févr. 1998 portant réglementation des conditions d'exercice des professions maritimes et des auxiliaires des transports en UDEAC-CEMAC.

présente Convention s'applique, néanmoins, pour l'ensemble du transport ». Cette disposition admet une exception. C'est notamment le cas « *lorsqu'il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise, survenu au cours du transport autre que le transport par la route, n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier, et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier* ». Dans cette situation, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non pas en application de la Convention CIETRMD, mais de la façon dont la responsabilité non-routière eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier. Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur sera déterminée par Convention CIETRMD. De même, si le transporteur routier est en même temps le transporteur non routier, sa responsabilité est également déterminée par le paragraphe premier de la Convention, comme si sa fonction de transporteur routier et sa fonction de transporteur non routier étaient exercées par deux personnes différentes.

La réunion des conditions d'application de la Convention CIETRMD, entrée en vigueur le même jour de sa signature⁴⁷, rend les dispositions de cette dernière impérative. Ainsi, les parties ne peuvent pas déroger au contenu de cette Convention, inspirée largement de la Convention CMR⁴⁸.

b) Le contenu matériel de la Convention CIETRMD

26. Dès le préambule de la Convention, les parties contractantes insistent sur leur désir de fixer le format et le régime juridique des documents de transport et de la responsabilité du transporteur. Ainsi, la Convention comporte des règles matérielles applicables aux contrats de transports routiers de marchandises quant à sa conclusion et à son exécution. La Convention prévoit le régime de responsabilité du transporteur. Celui-ci est responsable sauf en cas de circonstances qu'il ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait échapper. Il s'agit autrement dit de la force majeure. Les cas d'exonération de la responsabilité du

⁴⁷ L'Acte n° 3-96-UDEAC-574-CE-31 portant adoption du cadre juridique d'exploitation des transports routier de marchandises diverses dénommé « *Convention inter-Etats de transport routier de Marchandises Diverses* » a été signée le 5 juil. 1996. La Convention est entrée en vigueur le même jour. Aucune procédure de ratification par les Etats membres n'était requise.

⁴⁸ Sans porté un jugement sur cette méthode de « *copier-coller* », il faut faire remarquer que la transposition des dispositions de la Convention CMR à la Convention CIETRMD renferme des erreurs. Par exemple, l'article 51 de la Convention renvoie à l'article 39, ce qui n'a pas de sens. Il devait renvoyer à l'article 41. De même, à la fin du second paragraphe de l'article 17, le mot « *obéir* » doit être remplacé par « *obvier* ».

transporteur sont énumérés limitativement⁴⁹ et la charge de la preuve repose sur le transporteur. En matière de réserves, de réclamations et de litiges, des règles de prescription s'appliquent. L'arbitrage est soumis aux règles fixées par la Convention. Plus spécifique enfin, la Convention prévoit des dispositions relatives aux obligations du transporteur à l'égard de l'administration des douanes.

27. En vue de rendre opérationnelle la Convention CIETRMD, certains pays membres de la CEMAC ont complété cette Convention par des conventions bilatérales. En effet, le *pactum de contrahendo* (obligation de négocier) imposé alors par la Convention du 8 juillet 1965⁵⁰ (comme par celle du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer)⁵¹ a abouti dans de nombreux cas à la conclusion de plusieurs accords de transit entre Etats de transit et Etats enclavés. C'est le cas des conventions signées en 1999 entre d'une part la République du Cameroun et la République Centrafricaine en matière de transports terrestres de marchandises⁵², et d'autre part entre la République du Tchad et la République du Cameroun en matière de transports routiers⁵³. Ces deux conventions ont eu pour effet de renforcer les transports routiers entre les pays de la CEMAC. Revers de la médaille, dans de multiples situations, la Convention CIETRMD entre en concurrence avec l'Acte uniforme de l'OHADA.

§2. Hypothèses de conflit en matière de transport par route

I. Les hypothèses de conflit entre l'Acte uniforme et la Convention CMR

28. Le conflit entre l'Acte uniforme et la Convention CMR se pose en terme d'impérativité relative (A) et reçoit des solutions différentes selon que le *for* saisi ressort d'un Etat membre de l'OHADA ou d'un Etat partie à la Convention CMR (B).

⁴⁹ Art. 17 de la Convention CIETRMD.

⁵⁰ Convention relative au commerce de transit des Etats sans littoral faite à New York le 8 juil. 1965, entrée en vigueur le 9 juin 1967. Les pays de l'Afrique centrale parties à cette Convention sont le Cameroun, la République Centrafricaine et le Tchad. Le texte de la Convention est disponible sur <http://untreaty.un.org>.

⁵¹ La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay le 10 déc. 1982 et entrée en vigueur le 14 nov. 1994. Disponible sur <http://www.un.org/french/law> (consulté le 02 mai 2010).

⁵² La Convention en matière de transports terrestres de marchandises entre la République du Cameroun et la République Centrafricaine du 22 déc. 1999.

⁵³ La Convention du 13 avril 1999 en matière de transports routiers entre la République du Tchad et la République du Cameroun. Cette Convention révisait la Décision en matière de fret signée par les deux Etats en date du 12 Avril 1975.

A. Impérativité *ad forum* de l'un ou de l'autre instrument

29. Cinquante ans après sa naissance, la CMR a acquis sa pleine maturité et son champ d'application territoriale s'est considérablement élargi. Aujourd'hui, la CMR régit les transports internationaux non seulement sur le territoire européen, mais aussi dans les pays du Maghreb et les pays d'Asie qui jouxtent l'Europe. Parmi les Etats du Maghreb parties à la Convention CMR figurent le Maroc⁵⁴ et la Tunisie⁵⁵. Dans le temps, un transport de marchandises entre les pays du Maghreb et de l'Afrique sub-saharienne était inconcevable à cause du désert. Il en est autrement aujourd'hui avec la construction de la route transsaharienne⁵⁶. En construction depuis de deux décennies, cette route va révolutionner les échanges commerciaux entre les pays du Maghreb et ceux de l'Afrique sub-saharienne. Ainsi, un contrat de transport de marchandises par route entre les pays parties à la Convention CMR et les pays membres de l'OHADA est envisageable. Rappelons que la Convention CMR s'applique au contrat de transport international si le lieu de prise en charge ou le lieu de livraison se situe dans un Etat partie. Un seul point de rattachement suffit. Ainsi, tout contrat de transport de marchandises par route entre le Maroc ou la Tunisie, vers ou en provenance des pays membres de l'OHADA sera soumis aux dispositions de la Convention CMR.

Or, de son côté, l'Acte uniforme s'applique autant aux transports routiers nationaux qu'internationaux, dans la mesure où le lieu de prise en charge ou celui prévu pour la livraison de livraison indiqué au contrat est situé sur le territoire d'un Etat membre de l'OHADA. Ainsi donc, l'Acte uniforme aura également vocation à s'appliquer au contrat de transport routier impliquant le Maroc ou la Tunisie et un pays membres de l'OHADA. De même que la Convention CMR, un seul point de rattachement suffit. De nature différente mais d'égale

⁵⁴ Le Maroc a adhéré à la CMR en date 23 févr. 1995. Il a fait une réserve à l'article 47 sur le règlement des différends.

⁵⁵ La Tunisie a adhéré à la CMR en date du 24 janv. 1994.

⁵⁶ La route transsaharienne est une route d'Afrique orientée principalement Nord-Sud, qui doit à terme accroître le commerce entre les six pays traversés (Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad et Tunisie). L'objectif de fin de création de cette route était placé à l'horizon 2011. La création de 9 grands axes transafricains (GAT) a été proclamée par les Nations unies, dans le cadre des « deux décades de transport et de communications 1978-1988 et 1991-2000. Les travaux ont commencé en 1970 et la Tunisie a achevé en 1973 la tranche reliant le réseau national à la transsaharienne. Sur les 8.957 km de la route transsaharienne, seuls 3.500 ont été réalisés dont plus de la moitié se situe sur le territoire algérien (2.410 km Alger- Tamanrasset- Frontière avec le Niger). Le principal axe de la transsaharienne est long de 4.500 km. Il s'étend d'Alger à Lagos au Nigeria. Il est composé de 3 branches : Ghardaïa (Algérie) vers Tunis (Tunisie), Tamanrasset (Algérie) vers Bamako (Mali) et Zinder (Niger) vers N'Djamena (Tchad). Au Niger, la RTS s'étend sur 980 km. Quant au Mali la transsaharienne est de 1.940 km dont 1.240 sont revêtus.

force juridique, les deux instruments juridiques ne pourront être départagés. En effet, aucun principe juridique ne permet de faire prévaloir l'un sur l'autre.

30. Pour notre propos, il n'est pas futile de se demander si au moins les parties peuvent prévenir le conflit en recourant au principe de l'autonomie de la volonté. De cette optique, les parties au contrat pourraient soumettre leur contrat de transport à la Convention CMR ou à l'Acte uniforme, soit par une clause expresse insérée dans le contrat, soit implicitement en établissant une lettre de voiture selon le modèle CMR ou le modèle de l'Acte uniforme de l'OHADA. Mais le problème est que les deux instruments ne le permettent pas. En effet, les dispositions de la Convention CMR et de l'Acte uniforme sont impératives. Ainsi, les parties au contrat de transport ne sont pas autorisées, lorsque les conditions d'applicabilité sont remplies, d'écarter ni l'Acte uniforme ni la Convention CMR.

A défaut de clause, les parties peuvent-elles choisir implicitement l'instrument applicable en établissant une lettre de voiture internationale CMR ou une lettre de voiture ohada ? Même dans ce cas, les parties ne parviendraient pas à prévenir le conflit entre les deux instruments. D'une part, l'Acte uniforme n'a pas établi de modèle de lettre de voiture comme la CMR. Il se contente de prévoir le contenu obligatoire et le contenu facultatif de la lettre de voiture. Ce qui implique que l'existence d'une lettre de voiture modèle CMR ne suffirait pas pour exclure l'application de l'Acte uniforme. Le modèle CMR remplissant les conditions de l'Acte uniforme. D'autre part, les parties au contrat de transport peuvent ne pas établir une lettre de voiture, qui peut elle-même être irrégulière ou comporter des mentions irrégulières. Toutes ces circonstances n'affectent ni l'existence, ni la validité du contrat de transport et ne permettent de soustraire le contrat au champ d'application de l'Acte uniforme ou de la Convention CMR⁵⁷.

31. De ce qui précède, nous pouvons conclure que malgré la similitude de la plupart des dispositions des deux instruments, il est des circonstances où ils peuvent entrer en conflit. Il suffit de considérer un contrat de transport de marchandises par route débutant en Tunisie ou

⁵⁷ L'article 4 de la CMR dispose que « le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture ». Cependant, il ajoute que « l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention ». Et à l'article 4 § 4 de l'AUCTMR de reprendre que « l'absence ou l'irrégularité de la lettre de voiture ou des mentions prévues aux alinéas 1 ou 2 du présent article, de même que la perte de la lettre de voiture n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions du présent Acte uniforme. »

au Maroc (pays parties à la CMR) et se terminant dans un pays membre de l'OHADA ou vice versa. La solution à ce conflit de normes n'est pas évidente. Il sera résolu, au risque d'un *forum shopping*⁵⁸, selon le for saisi⁵⁹. Cette situation n'est pas sans conséquence notamment en matière d'exécution des jugements qui seraient rendus par l'un ou l'autre juge.

B. Les solutions *ad forum* au conflit entre l'Acte uniforme et la Convention CMR

32. La solution à la concurrence l'Acte uniforme et la Convention CMR dépendra en définitif de la juridiction saisie. Selon des critères prévus par les deux instruments, le litige relatif au contrat de transport peut être porté devant différents juges⁶⁰. Si le litige est porté devant le juge d'un pays qui n'est pas membre de l'OHADA, sans pour autant que ce soit le Maroc ou la Tunisie, le tribunal ignore légalement la Convention CMR et l'Acte uniforme. Le juge appliquera l'un et l'autre instrument conformément à ses règles de droit international privé. Dans les autres cas, l'Acte uniforme devra s'imposer devant le juge ohada (I) tandis que la Convention CMR s'imposera devant le juge marocain et tunisien (II).

I. Impérativité de l'Acte uniforme devant le juge ohada

33. Un acte uniforme de l'OHADA est, par sa nature juridique, d'application directe et obligatoire dans tous les Etats Parties. Dès qu'un contrat de transport routier répond aux conditions d'application de l'Acte uniforme, ce dernier s'applique sans que les contractants aient à le choisir comme loi applicable. L'article 28 paragraphe 1^{er} de l'Acte uniforme renforce par ailleurs le caractère obligatoire de l'Acte uniforme en énonçant la nullité de toute stipulation contractuelle qui dérogerait aux dispositions de l'Acte uniforme. Il stipule en effet

⁵⁸ V. dans le même sens S. GRIGNON-DUMOULIN, « Forum shopping : Article 31 de la CMR », *Rev. droit unif.*, 2006, p. 609 et s.

⁵⁹ Les deux instruments prévoient la compétence des juridictions en matière de transport de marchandises routier international aux articles 27 de l'AUCTMR et 31 de la CMR. Ces dispositions reconnaissent aux parties le choix de désigner la juridiction compétente avec plus de limitations pour la CMR. Pour des détails v. N. LACASSE et PUTZEYS, J., « L'Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route », *European Transport Law*, vol. 38, n° 6 ; Ohadata D-04-06.

⁶⁰ V. l'article 31 §1 de la CMR, « pour tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, le demandeur peut saisir, en dehors des juridictions des pays contractants désignées d'un commun accord par les parties, les juridictions du pays sur le territoire duquel : a) le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu, ou : b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé, et ne peut saisir que ces juridictions ». L'article 27 de l'Acte uniforme reprend en substance l'article 31 §1^{er} de la CMR. Pour une analyse de ces deux dispositions, v. S. GRIGNON-DUMOULIN, *op.cit.*, pp.609-618 ; I.K. DIALLO, « Etude de l'acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route », *op.cit.*, p.28.

que « *sous réserve des dispositions des articles 2 C), 15, 15 alinéa 1, 24 alinéa 3 et 27 ci-dessus, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions du présent Acte uniforme* », tout en précisant « *la nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat* ».

Les dispositions réservées, permettant aux parties de déroger aux dispositions de l'Acte uniforme sont ainsi limitées aux matières suivantes :

- l'article 2 c concerne l'écrit et stipule que « *à moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, l'exigence d'un écrit est satisfaite quels que soient le support et les modalités de transmission, pour autant que l'intégrité, la stabilité et la pérennité de l'écrit soient assurées* »⁶¹ ;
- l'article 15 al.1^{er} prévoit que « *les créances résultant de la lettre de voiture sont payables par le donneur d'ordre avant la livraison, sauf stipulation contraire sur la lettre de voiture* »⁶² ;
- l'article 24 §1^{er} quant à lui stipule que « *le transporteur qui a payé une indemnité en vertu du présent Acte uniforme a le droit d'exercer un recours en principal, intérêts et frais contre les transporteurs qui ont participé à l'exécution du contrat de transport, conformément aux dispositions suivantes ...* » et le paragraphe 3 ajoute que « *Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de clauses dérogeant au présent article* » ;
- enfin, l'article 27, prévoit que « *pour tout litige auquel donne lieu un transport inter-Etats 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 sur le territoire duquel....* »

34. Ainsi, il apparaît qu'en dehors de ces domaines, il n'y a pas de dérogation possible. Ce qui exclut toute liberté pour les parties de choisir, soit *a priori*, soit *a posteriori*, la loi applicable au contrat de transport, c'est-à-dire de choisir entre l'Acte uniforme et la Convention CMR. Il en va de soi que si le juge ohada saisi du litige portant sur un contrat de transport de

⁶¹ L'écrit peut se présenter sous n'importe quelle forme (Cass. com. 19-1-1993 : *RJDA* 5/93 n° 393, admettant un échange de correspondances). Un écrit doit, en tout cas, être porté sur un document lisible et rédigé en termes compréhensibles (v., par exemple, CA Paris 17-10-1964, *JCP G* 1964.IV.163 ; CA Rouen 8-2-1974, *D.* 1974.som.72).

⁶² En l'absence de disposition expresse du contrat de transport quant aux conditions de paiement du port, le donneur d'ordre est tenu au paiement dès lors qu'il figure comme tel sur la lettre de voiture ainsi qu'y figure le voiturier qui l'actionne (Cass. com. 7-11-2001, *BTL* 2001.837). Peut être aussi tenu comme débiteur du prix le mandataire du donneur d'ordre lorsque sa qualité n'a pas été spécifiée au moment de la conclusion du contrat de transport (cf. CA Paris 23-4-1985, *BT* 1985.348) ou la personne désignée comme donneur d'ordre sur la facture du transporteur (CA Paris 15-10-1981, *BT* 1981.566). Mais le débiteur du port ne peut pas être une personne étrangère au contrat (CA Nîmes 22-5-1980, *BT* 1981.142), notamment la société mère de la filiale qui a conclu le contrat de transport (CA Reims 30-11-1981, *BT* 1982.86).

marchandises entre un Etat membre de l'OHADA et le Maroc ou la Tunisie, il doit appliquer exclusivement l'Acte uniforme. Le refus d'application de l'Acte uniforme au profit de la Convention CMR constituerait une méconnaissance manifeste du droit uniforme, qui conduirait à la responsabilité de l'Etat pour violation du droit communautaire⁶³.

II. Impérativité de la Convention CMR devant le juge marocain et tunisien

35. La Convention CMR est un ensemble de règles que ni les Etats adhérents ni les sujets qui participent à un contrat de transport international de marchandises par route ne peuvent modifier par des actes de volonté qui ne respectent pas les dispositions contenues dans cette Convention. En effet, les Etats se sont engagés à ne pas ratifier de convention multilatérale ou bilatérale qui représenterait une modification de la Convention CMR⁶⁴. Les seules exceptions à cet égard sont le trafic frontalier qui peut être soustrait aux règles uniformes et la possibilité d'autoriser l'emploi de la lettre de voiture comme titre représentatif de la marchandise dans le territoire de l'Etat intéressé. Il ne s'avère cependant pas que ces exceptions aient été utilisées par les Etats adhérents⁶⁵. La norme portée par cette disposition, réaffirmant le principe « *pacta sunt servanda* » apparaît comme la preuve évidente que tous les Etats ont voulu un système normatif absolument impératif et obligatoire.

Au caractère obligatoire à la charge des Etats sur le plan international public correspond, sur le plan du droit privé le caractère impératif envers toutes les parties qui, d'une façon ou d'une autre tirent des droits et des obligations du contrat de transport. En effet, l'article 41 déclare que toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la Convention est nulle et de nul effet. Elle précise d'autre part que cette nullité n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. Il s'agit là d'une indication extrêmement précise signifiant l'exclusion du contrat des clauses contenant une ou plusieurs stipulations contraires aux règles uniformes, mais qui, en même temps, veut éviter que le contrat dans son ensemble soit déclaré nul ou sans effet du fait de cette circonstance.

⁶³ V. en ce sens les arrêts CJUE , 30 sept. 2003, *Kobler*, affaire c-224/01, *Rec.*2003 p. I 10239. et CJUE, 13 juin 2006, *Traghetti del mediterraneo SPA* , aff. C173/03.

⁶⁴ Article 1al.5 de la Convention CMR.

⁶⁵ IRU, Transport internationale de marchandises par route, Centre international, Genève, 1988, p.19.

36. Tout ceci nous conduit à conclure que ni les Etats, ni le juge ni les parties ne peuvent modifier les dispositions de la Convention, ou stipulés des clauses contraires à la Convention. *A fortiori*, ils ne peuvent pas en écarter l'application lorsque les conditions de son application sont réunies⁶⁶. Il s'en suit que lorsque le litige est porté devant un tribunal du Maroc ou de la Tunisie, le juge ne pourrait pas écarter l'application de la Convention CMR à prétexte que le contrat de transport aurait été noué dans un Etat non contractant et par conséquent sous l'égide du droit national de cet Etat. En effet pour le juge d'un Etat contractant, la Convention CMR est un droit matériel impératif. Il n'a pas à se préoccuper de savoir si, en vertu des règles de conflit de loi de son droit international privé, le contrat est soumis ou n'est pas soumis à une loi étrangère. Il est tenu par les règles de l'application territoriale de la Convention CMR. Le lieu de la conclusion du contrat n'est pas un facteur de rattachement⁶⁷.

II. Hypothèses de conflit entre l'Acte uniforme et la Convention CIETRMD

37. Les deux instruments sont tous inspirés par la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route du 19 mai 1956. *A priori*, un conflit entre les deux instruments ne semble pas évident. Néanmoins, au-delà d'une similitude de façade, différentes situations attestent l'existence d'un conflit avéré entre les deux instruments juridiques. Nous avons déjà eu l'occasion de montrer que la convergence des solutions matérielles portées par deux instruments différents n'empêche ces instruments d'entrer en collision⁶⁸. Particulièrement lorsque la concurrence normative est doublée d'une concurrence juridictionnelle. Par ailleurs, il convient de signaler que l'Acte uniforme de l'OHADA a apporté quelques innovations et s'éloigne du coup de la conception classique de la Convention CIETRMD. Il en est ainsi par exemple de la différence de conception et de qualification du « *transporteur* », conditions d'applicabilité des deux instruments⁶⁹. Ce qui peut être, en amont, à l'origine d'un conflit de qualification. Nous y reviendrons⁷⁰.

⁶⁶ Dans différents arrêts, la Cour de cassation française a rappelé que l'application de la CMR est d'ordre public. Les juges ne peuvent pas, lorsque ses conditions sont réunies, écarter le jeu de cette Convention (Cass. com. 25 mai 1993 n° 947, *RJDA* 12/93, n° 1027 ; Cass. com. 11 janv. 1994, *DMF* 1994 p. 453, note Yves TASSEL ; Cass. com. 3 nov. 1992 n° 1633, *RJDA* 2/93, n° 111)

⁶⁷ V. en ce sens J. PUTZEYS, *Le contrat de transport routier de marchandises*, Bruylant, Bruxelles, 1981, p.89.

⁶⁸ Cf. nos développements *supra*, n° 18.

⁶⁹ En outre, la situation générée par la confrontation des textes UDEAC-CEMAC et OHADA va bien au-delà de l'opposition sur le statut du transporteur routier. L'examen simultané de l'Acte n°3/98-UDEAC-648-CE-33 du 5 févr. 1998 portant réglementation des conditions d'exercice des professions maritimes et des auxiliaires des transports en UDEAC-CEMAC permet une assimilation, voire une confusion de la définition qui y est donnée au « *commissionnaire de transport* » à celle que l'article 2 (k) de l'AUCMR a retenu pour le « *transporteur* ». Selon

38. Plus fondamentalement, les deux instruments ont retenu le même critère de rattachement : ils s'appliquent lorsque le lieu de prise en charge et/ ou le lieu de livraison se trouve dans un Etat membre⁷¹. Un seul critère de rattachement suffit pour rendre les deux instruments applicables. Or, l'espace géographique de la CEMAC est constitué par huit Etats, tous également membres de l'OHADA. Ainsi, se peut –il que le lieu de la prise en charge et / ou le lieu la livraison des marchandises peuvent se situer dans un Etat membre de la zone CEMAC ou non. Ceci nous permet de distinguer deux hypothèses pour lesquelles il y a collision entre l'Acte uniforme et la Convention CIETRMD. D'un côté, les deux lieux peuvent se situer à l'intérieur de la zone CEMAC (I), d'un autre côté, un seul lieu (de prise en charge ou de livraison) peut se situer dans la zone CEMAC(II), l'autre étant localisé soit dans ou en dehors de l'espace ohada.

I. Les lieux de prise en charge et de livraison sont tous deux situés dans la zone CEMAC.

39. Lorsque le lieu de prise en charge ou le lieu prévu pour la livraison se situe dans la zone CEMAC, deux hypothèses sont à distinguer. Soit les lieux de prise en charge et de livraison sont tous deux situés dans un même pays de la CEMAC, soit ils se situent dans deux pays membres de la CEMAC.

40. L'hypothèse dans laquelle les lieux de prise en charge et de livraison sont tous deux situés dans un même pays vise les contrats purement internes à un Etat. Dans ce cas, il n'y a pas de concurrence normative, étant donné que la Convention CIETRMD n'a pas vocation à régir les situations purement internes. Ainsi, seul l'Acte uniforme sera applicable, étant donné qu'il s'applique tant aux transports nationaux qu'aux transports internationaux. Il est vrai que la jurisprudence a fait évoluer le régime juridique des contrats de transports, en admettant que

ce texte en effet, le commissionnaire de transport s'entend comme « *toute personne physique ou morale chargée d'organiser ou d'exécuter sous sa responsabilité les opérations d'acheminement des marchandises* ». Etant donné que ces deux acteurs sont rémunérés et jouissent tous deux d'une autonomie dans la réalisation de leurs obligations, l'on en arrive quasiment à une confusion des statuts des différents acteurs du transport routier. Il n'est d'ailleurs pas exclu d'entrevoir une dilution des rôles et des régimes applicables à ces acteurs, tout semblant reposer uniquement sur le fait de prendre la « *responsabilité des opérations d'acheminement des marchandises* ». Pareil rapprochement dans la définition de deux situations entièrement distinctes quant à leur régime accroît les risques de conflits de qualification, spécialement lorsqu'on prend en compte le caractère consensuel du contrat de transport et la pratique actuelle de l'opération de transport routier de marchandises en Afrique.

⁷⁰ V. nos développements *infra*, n° 245 et s.

⁷¹ Art.1^{er} de l'AUCTMR et art. 1^{er} de la Convention CIETRMD.

les parties puissent rendre applicable la Convention CMR au contrat de transport interne⁷². Mais, si le droit interne cède le pas à la Convention CMR, nous sommes d'avis qu'il en est autrement de l'Acte uniforme, dont le caractère obligatoire est porté tant par le Traité OHADA que par l'Acte uniforme lui-même.

41. A l'inverse, si le lieu de prise en charge et le lieu prévu pour la livraison se situent dans deux pays différents membres de la CEMAC, les deux instruments se déclarent simultanément applicables. En effet, les conditions d'applicabilité retenues par les deux sont remplies et aucun mécanisme ne permet de hiérarchiser les deux instruments. Il arrive même que le conflit se déclenche en amont, au moment de la qualification du contractant⁷³. En effet, aux termes de l'article 2 (k) de l'Acte uniforme, doit être considéré comme « *transporteur* » toute « *personne physique ou morale qui prend la responsabilité d'acheminer la marchandise du lieu de départ au lieu de destination* ». De son côté, la Convention CIETRMD a consacré l'approche classique du transporteur routier des marchandises, beaucoup plus restrictive que celle retenue par l'Acte uniforme. C'est ainsi qu'aux termes de l'article 1^{er} de la Convention « *est considérée comme transporteur routier inter-Etats, toute personne physique ou morale résident dans l'un des Etats de l'Union, dûment autorisée par le Ministère chargé des transports dudit Etat à exercer comme transporteur routier national et qui exécute après agrément de l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale pour son propre compte ou pour le compte d'autrui moyennant rémunération, une opération de déplacement, d'un Etat à un autre, des marchandises dont elle demeure garante et possède l'entière maîtrise technique et commerciale* ». Si le transporteur ne remplit pas les conditions de professionnalisme exigées par la Convention⁷⁴, cette dernière pourra alors être écartée en faveur de l'Acte uniforme. Par contre, si le transporteur remplit les conditions et que la Convention CIETRMD doit être appliquée, aucun critère ne permettra au juge d'écarter l'un au profit de l'autre instrument. Il en sera de même, dans quelques cas où un seul lieu est situé dans la zone CEMAC.

⁷² V. nos développements *infra*, n° 398.

⁷³ V. en ce sens J.A. BATOUAN, « La déprofessionnalisation de la qualité du transporteur routier de marchandises : une approche de l'article 2 (k) de l'Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route », *Revue électronique neptunus*, CDMO, Université de Nantes, vol.13-3, 2007, p.5.

⁷⁴ V. à propos le Règlement n°12/09-UEAC-612-CM-20 *corrigendum* au Règlement n°15/03-UEAC-612-CM-11 portant adoption des conditions d'accès à la profession de Transporteur Routier Inter-états de marchandises diverses.

II. Le lieu de prise en charge ou le lieu de livraison est seul situé dans la CEMAC

42. La seconde hypothèse est le cas où l'un des lieux (de prise en charge ou de livraison) est situé dans un Etat membre de la CEMAC⁷⁵, alors que le second est localisé soit dans un pays membre de l'ohada ou même en dehors de l'OHADA. Cette situation débouche sur trois possibilités dans lesquelles l'Acte uniforme et la Convention entreront en conflit ou non selon le juge saisi.

43. Dans le premier cas de figure, le juge saisi est celui de la zone CEMAC. Pour celui-ci, l'Acte uniforme s'impose autant que la Convention CIETRMD. Il devra par conséquent affronter le conflit entre l'Acte uniforme et la Convention CIETRMD. Pourra-t-il considérer que l'adoption par son Etat de l'Acte uniforme impliquerait l'abrogation implicite de la Convention ? En droit comparé, particulièrement en droit européen, l'adoption d'un instrument communautaire s'accompagne de l'abrogation des autres instruments conventionnels intervenus entre les Etats membres. Mais pour cela, il faut une clause abrogatoire incluse dans le nouvel instrument communautaire⁷⁶. Par ailleurs, la Convention CIETRMD prévoit expressément les modalités de sa dénonciation⁷⁷. Ce qui laisse penser que la possibilité d'abrogation implicite n'est pas envisageable. Plus compliqué serait le cas où le juge penserait à exclure l'application de l'Acte uniforme, en considérant que la Convention CIETRMD, signé par les Chefs d'Etat est un acte de droit international. En effet, l'Acte uniforme de l'OHADA fonctionne comme le droit interne. Par ailleurs, le débat sur la place du droit international dans l'ordre juridique communautaire ainsi que leurs rapports n'est pas du tout tranché. Or, les ordres juridiques de tous les pays membres de l'OHADA consacrent la primauté du droit international sur le droit interne. Tout ce qui précède montre que le risque de voir le juge trancher en faveur de la Convention CIETRMD est bien réel⁷⁸.

⁷⁵ Il faut préciser que, si les lieux de prise en charge et / ou de livraison se situent dans l'un des Etats membres, l'Acte uniforme ou la CIETRMD peuvent s'appliquer même si les parties ne sont ni domiciliées ni ressortissantes de l'un de ces Etats. Art. 1^{er} de l'AUCTMR et art. 1^{er} al. 1^{er} de la Convention CIETRMD.

⁷⁶ A propos voy. E. KAGISYE, *op.cit.*, n° 424 et s.

⁷⁷ Article 52 prévoit que chaque partie peut dénoncer la Convention « *par notification adressée au Secrétariat général de l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale* ».

⁷⁸ Dans ce sens v. Banque Mondiale, Facilitation du commerce et du transport en Afrique subsaharienne : un recueil des instruments juridiques internationaux, Document de travail SSATP n° 73 F, par GROSIDIER DE MATONS (J.), mai 2004, p.68. Disponible en ligne sur <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/SSATP-WorkingPapers/SSATPWP73F.pdf>

44. Le deuxième cas de figure est l'hypothèse dans laquelle le juge saisi est un juge d'un Etat membre de l'OHADA mais non membre de la CEMAC. Dans ce cas, le juge se trouvera en face de deux instruments qui se déclarent simultanément applicables aux litiges, mais dont l'impérativité est différente. L'acte uniforme de l'OHADA se déclare applicable et d'une façon impérative par le juge ohada. Par contre, la Convention CIETRMD se déclare également applicable mais ne s'impose pas au juge, étant donné que le pays du juge n'est pas partie à cette Convention. Dans un tel cas d'espèce, le juge devra solutionner le litige par l'application de l'acte uniforme.

45. Le troisième et dernier cas de figure est l'hypothèse dans laquelle le juge saisi est un juge d'un Etat tiers. Aucun de ces deux instruments ne s'impose juridiquement au juge. Par conséquent il devra se référer aux règles de conflits de lois du for pour trouver la loi applicable. Si les règles de conflit de lois du for désignent le droit d'un pays membre de l'OHADA, que ce pays soit membre de la CEMAC ou pas, deux raisons font qu'il sera toujours fait application de l'Acte uniforme au détriment de la Convention CIETRMD. D'une part, l'Acte uniforme, même s'il est d'origine communautaire se présente comme le droit national de chaque Etat membre de l'OHADA. D'autre part, il a été jugé que la Convention CMR ne s'applique pas au titre de règle de droit international privé au juge d'un Etat non contractant⁷⁹. Transposée à la Convention CIETRMD, cette solution exclut l'application de cette Convention, même si les règles de conflit du for désignent le droit d'un pays membre de la CEMAC.

En résumé, les hypothèses des cas de conflit entre l'Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route et la Convention inter-Etats sur le transport routier marchandises diverses conduisent à des situations inextricables.

⁷⁹ Rb. Rotterdam, 11 mars 1964 et 27 avril 1971 ; LG. Ascaffenbourg, 19 mai 1965.