

LA PROBLEMATIQUE DE LA COMPETENCE JURIDICTIONNELLE DANS LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DE MARCHANDISES DEVANT LE JUGE CAMEROUNAIS

Par Gaston NGAMKAN

Docteur en Droit (Université d'Aix-Marseille)

Avocat au Barreau du Cameroun

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

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

1. Dans les rapports juridiques internationaux, en particulier en matière de transport maritime de marchandises, matière à vocation éminemment internationale, de la juridiction saisie dépend la loi applicable et, partant, la solution du litige¹.

Au Cameroun, depuis la date historique du 1^{er} novembre 1994², le contrat de transport international de marchandises est justiciable de la Convention des Nations Unies sur le transport international de marchandises par mer, appelée usuellement "Règles de Hambourg" conformément à la volonté de ses auteurs en hommage à la bienveillante hospitalité à eux accordée par la ville allemande éponyme, ville de forte tradition maritime qui a abrité les travaux de la Conférence des Nations Unies ayant présidé à l'adoption de ladite Convention.

2. Adoptée le 31 mars 1978, cette convention est entrée en vigueur, sur le plan international, le 1^{er} novembre 1992 et, à l'égard du Cameroun, deux années plus tard. En effet, le Cameroun a déposé ses instruments d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'ONU, dépositaire de la Convention, le 21 octobre 1993. En vertu de l'article 30 § 2, cette convention est entrée tout naturellement en vigueur vis-à-vis du Cameroun "*le 1^{er} jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié...*", soit le 1^{er} novembre 1994. Et, depuis lors, la Convention de Hambourg fait seule règle pour tout transport international conclu à partir de cette date, notamment lorsque le port de chargement ou - et non **et** - celui de déchargement prévu au connaissement - ou dans tout autre document de transport en tenant lieu - se trouve au Cameroun³.

¹ En accord avec cette opinion : P. Bonassies, Le domaine d'application des Règles de Hambourg, communication prononcée à l'occasion du séminaire international organisé à Marseille, le 25 novembre 1992, sur l'entrée en vigueur des Règles de Hambourg, in Annales IMTM (Institut Méditerranéen des Transports Maritimes) 1993, pp. 19 et ss., et les obs. de ce même auteur sous Paris, 3 déc. 1997, navire "Teesta", in DMF 1998, 588 ; voir aussi : P. Y. Nicolas, Les Règles de Hambourg devant les tribunaux français, in DMF 1998, 547.

² Cette date apparaît historique par cela seul que c'est la première fois que le Cameroun adhère à une convention internationale dans le domaine des transports maritimes. En effet, contrairement à l'idée répandue, le Cameroun n'a jamais été partie à la Convention internationale de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement.

³ L'article 2 - consacré au champ d'application de la Convention - énonce que les dispositions de celle-ci s'appliquent "*à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque : a) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant ; ou b) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant...*".

3. A côté de cette convention internationale de caractère impérialiste⁴, s'applique également, de façon résiduelle ou supplétive, le Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC - dans sa version issue de la réforme du 22 juillet 2012⁵. En effet, la Convention ayant une valeur normative supérieure à celle du Code CEMAC, lequel est davantage une loi supranationale qu'une convention internationale à proprement parler, il coule de source que notre Code sous-régional ne régit le contrat de transport international de marchandises que sur les points laissés dans les limbes ou en rade - pour utiliser un langage maritime - par la Convention internationale, à l'instar de la question des obligations fondamentales des parties, laquelle n'a pas particulièrement retenu l'attention du législateur international dans les Règles de Hambourg⁶. Aussi bien, le Code CEMAC désamorce-t-il, avec un soin clinique, tout risque de concurrence que pourrait lui faire la Convention de Hambourg, notamment en excluant expressément de son domaine d'application les contrats de transport soumis à cette convention internationale⁷.

4. Ainsi présenté, le cadre juridique du contrat de transport maritime international de marchandises, au Cameroun, apparaît d'une clarté fulgurante. Saisi d'un contentieux relatif à un tel contrat, le juge camerounais doit impérativement donner effet aux Règles de Hambourg, lesquelles constituent une sorte de forteresse inexpugnable⁸. En effet, l'article 23 § 1^{er} de cette convention déclare nulle et de nul effet "*toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer...pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente*

⁴ En effet, cette convention récuse toute cohabitation avec ses devancières, dont notamment la Convention de Bruxelles de 1924 applicable dans la grande majorité des Etats maritimes traditionnels (art. 31 § 1^{er}). Tout Etat qui devient partie aux Règles de Hambourg doit obligatoirement dénoncer la Convention de 1924 (Règles de La Haye) auprès du Gouvernement belge, dépositaire de ladite convention. Aussi bien, la Convention de Hambourg a-t-elle été qualifiée d'"*impérialiste*" par une certaine doctrine (A. Chao, F. Odier et M. Guérin, Règles de Hambourg, in BTL 1992, suppl. au n° 2496, p. 11, qui relèvent que : "*Les Règles de Hambourg constituent sans doute la convention la plus impérialiste que le droit maritime ait jamais connue*").

⁵ Voir précisément l'article 565 de ce Code traitant de la compétence juridictionnelle.

⁶ Contrairement aux Règles de Hambourg qui n'en soufflent mot - si l'on fait abstraction des obligations du chargeur se rapportant aux marchandises dangereuses, le Code communautaire de la marine marchande définit, dans une mécanique de précision, les obligations cardinales du transporteur maritime (art. 523-525), et celles du chargeur et du destinataire (art. 529-553), les prévisions du code étant largement inspirées de la nouvelle Convention des Nations Unies relative au contrat de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, Convention adoptée à New York le 11 décembre 2008 et couramment dénommée "Règles de Rotterdam". Cette dernière n'est pas encore en vigueur en raison d'un déficit de ratifications. Pour autant, le Cameroun l'a signée le 21 novembre 2009 à Rotterdam (Pays-Bas) lors de la cérémonie officielle de signature de cette convention. sur l'ensemble de la question, voir : G. Ngamkan, La nouvelle Convention des Nations Unies sur le contrat de transport des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer - dite "Règles de Rotterdam" 2008 : le point de vue d'un avocat maritimiste africain, in DMF 2014, n° 555, pp. 151 et ss., et n° 756, pp. 261 et ss.

⁷ L'article 615 du Code communautaire de la marine marchande énonce, en effet, que : "*Le présent chapitre - consacré au contrat de transport de marchandises par mer - s'applique aux contrats de transport dans lesquels l'un quelconque des lieux ci-après se trouve dans un Etat membre, lorsque ces contrats ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle cet Etat est partie*". Pour de simples besoins d'information, cet article doit sa rédaction au soussigné, lequel est l'artisan de la réforme de 2012.

⁸ La remarque est, mutatis mutandis, valable pour tout autre juge d'un Etat contractant aux Règles de Hambourg. A cet égard, il sied de rappeler qu'à ce jour, sont parties aux Règles de Hambourg les Etats suivants : Albanie, Australie, Barbade, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Chili, République Tchèque, Egypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordanie, Kazakhstan, Kenya, Liban, Lesotho, Libéria, Malawi, Maroc, Nigéria, Paraguay, Roumanie, Saint Vincent et Les Grenadines, Sénégal, Sierra Leone, Syrie, République Unie de Tanzanie, Tunisie, Ouganda et Zambie.

convention", étant avéré que "*la nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure*". Pareillement, l'article 30 § 3 de cette même convention fait obligation à chaque Etat contractant d'appliquer "*les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard*". C'est donc dire, en toute rigueur de termes, que les Règles de Hambourg présentent un caractère impératif, d'ordre public, le transporteur maritime ne pouvant y déroger dans un sens défavorable à l'ayant droit à la marchandise⁹ et le juge camerounais ne pouvant en faire litière à loisir, précisément lorsque les conditions de son implémentation se trouvent réunies, sans méconnaître un engagement international souscrit par l'Etat.

Or, il se trouve que cette convention règle indéniablement, de façon subtile et avec bonheur, la question de la compétence juridictionnelle dans le cadre d'un contrat de transport international de marchandises se situant dans son orbite.

5. Le nœud gordien, pour les acteurs du giron judiciaire, procède de ce que les connaissements, ces sésames aux fonctions polymorphes qui matérialisent le contrat de transport et en constituent l'"instrumentum", comportent systématiquement, soit une clause d'élection de for attribuant compétence à un tribunal étatique étranger (très souvent celui du siège social du transporteur maritime)¹⁰, soit, plus rarement, une clause compromissoire soumettant le règlement de tout litige consécutif au contrat de transport à un tribunal arbitral étranger (très fréquemment la L.M.M.A.¹¹ et, plus rarement, la CAMP¹²), laquelle se combine avec une clause "paramount" désignant une loi étrangère comme loi du contrat ("lex contractus"), cette loi étant coutumièrement la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, dite Règles de La Haye¹³. On sait que cette convention, qui est l'ancêtre

⁹ L'article 23 § 2 admet toutefois la validité de la clause par laquelle le transporteur maritime assumerait une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la Convention. Il s'agit donc, sans conteste, d'un caractère impératif unilatéral. Relativement à ce point, l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport routier de marchandises a pris une option différente, puisque l'article 28 de ce corpus prévoit un caractère impératif bilatéral et donc plus marqué. Aucune clause ne saurait, en effet, alléger ou aggraver la responsabilité du transporteur, lors même que ce dernier souhaiterait accroître sa responsabilité. Sur ce caractère, voir : G. Ngamkan, Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne, éd. L'Harmattan 2015, pp. 59-62, n°s 71-78.

¹⁰ F. Stevens, Opposabilité des clauses de compétence insérées dans les connaissements à la lumière du droit européen : la position belge, in DMF 2016, 145, qui observe qu'"il serait exceptionnel de trouver un connaissement ne contenant pas une clause de compétence" ; Civ. 1^{ère}, 12 mars 2013, in D. 2013, 1603, note Paulin ; DMF 2013, 712, obs. J.L. Renard : "*Il est d'usage, largement connu et observé qu'en transport maritime, une branche spécifique du commerce international, les transporteurs incluent dans les connaissements une clause attributive de juridiction au profit des tribunaux dans le ressort desquels se trouve le siège social*" ; voir aussi : Com., 19 nov. 2013, n° 12-24.668, cité par Ph. Delebecque, Droit maritime, 13^e éd. Dalloz 2014, p. 555, n° 772.

¹¹ Ce sigle signifie : "*London Maritime Arbitrators Association*". Les connaissements prévoyant une clause compromissoire renvoyant à cette institution d'arbitrage sont généralement des connaissements de charte-partie du type CONGENBILL (voir : Paris, 5^e ch. A., 27 nov. 2002, navire m/v "Marimar", in BTL 2003, 371 ; en extrait in DMF 2004, H.S. n° 8, p. 90, n° 101 in fine ; voir aussi infra : TGI Douala, jugement civil n° 175 du 13 mai 1994, navire "Sky Star", Sté Camerounaise des Industries Alimentaires (SOCIA Sarl) c/ cptne cdt le navire "Sky Star", Kaya Trade & Invest Limited, GETMA Cameroun et Etat du Cameroun (inédit).

¹² Entendons Chambre Arbitrale Maritime de Paris dont l'actuel Président est le professeur Philippe Delebecque de l'Université de Paris I (Panthéon-Sorbonne), maritimiste notoirement connu dans les milieux du shipping.

¹³ Pour des connaissements prévoyant la compétence du tribunal de commerce du Havre, siège social du transporteur français Delmas (CMA/CGM), et l'application des Règles de La Haye de 1924, voir : Cass. (1^{ère} ch. civ.), 23 sept. 2015, navire "Pacific", in DMF 2016, 35, obs. Ph. Delebecque. Cet arrêt décide que

des conventions internationales en matière de transport maritime de marchandise, n'aborde pas la question de la compétence juridictionnelle. En l'état du silence de cet instrument, les armateurs ont profité pour insérer des clauses de compétence exclusive dans les connaissements. On sait également que les connaissements maritimes représentent la marchandise¹⁴ et que, comme tels, ils circulent au hasard des transactions commerciales qui se nouent sur cette marchandise. En cas de litige consécutif à une mauvaise exécution du contrat de transport (avarie, perte ou retard de livraison), il est fréquent que le transporteur oppose aux intérêts cargaison la compétence territoriale de la juridiction – par hypothèse étrangère – désignée par la clause d'élection de for figurant dans le connaissement, bien que le porteur de ce titre multifonctionnel¹⁵, demandeur à l'action, n'ait jamais donné son consentement à cette stipulation. On mesure aisément l'importance de ces clauses qui, "*littéralement, configurent le litige*"¹⁶ et, par suite, doivent être traitées judiciairement avec circonspection.

6. En présence d'une clause de prorogation de compétence ou d'une clause compromissoire de cette nature, quelle attitude devra adopter le juge camerounais ? Doit-il baisser pavillon et condescendre religieusement à la clause, notamment en se déclarant incompetent au profit de son alter ego étranger ou d'un tribunal arbitral hors frontières, ou doit-il, au contraire, passer outre à cette stipulation pour retenir sa compétence comme la "lex fori" l'y autorise ? Là se situe l'écheveau à démêler.

Pour l'instant, tous les indicateurs portent à croire que le forum camerounais serait une sorte d'Eden judiciaire, un petit oasis de paix pour plaider la clause attributive de juridiction (I) et faire échapper le transporteur maritime à toute responsabilité, et partant à toute condamnation, lors même que le réceptionnaire camerounais serait juridiquement bien paré pour désamorcer les effets pervers d'une telle clause (II).

"l'acceptation de la clause paramount par le chargeur n'est pas subordonnée à sa signature et peut résulter de l'existence des relations d'affaires qu'il entretient avec le transporteur", ce qui apparaît comme tout à fait normal, un décret du 12 novembre 1987 ayant supprimé, en France, l'exigence de la signature du chargeur sur le connaissement. A noter qu'en l'occurrence, le naufrage du navire "Pacific" s'étant produit dans le Golfe de Guinée pour un transport maritime entre Douala et Pointe-Noire, rien n'obligeait les chargeurs et assureurs camerounais à assigner en France, l'article 21 § 1^{er} des Règles de Hambourg leur permettant de porter leurs actions devant le tribunal de grande instance du Wouri à Douala. Aussi bien, ceux des chargeurs, qui ont opiné pour ce choix, ont-ils été tous indemnisés à ce jour dans le cadre d'un règlement transactionnel.

¹⁴ En droit maritime, celui qui détient le connaissement détient la marchandise, en vertu d'une tradition séculaire devenue une coutume, puisque sanctionnée par la Cour de cassation. En effet, dans son arrêt du 17 août 1859 (D. 1859, I, 347), la Cour de cassation a posé le postulat que "*la propriété des marchandises voyageant par mer est représentée par le connaissement*". Cette règle a été réitérée récemment par : Cass. com., 10 juil. 2012, navire "Djakarta", in DMF 2012, rapp. Rémy, obs. P. Bonassies ; DMF 2013, H.S. n° 17, p. 65, n° 93 ; BTL 2012, 489.

¹⁵ Le connaissement a trois fonctions classiques : il est un reçu de la marchandise. En effet, signé du transporteur, il établit la quantité et l'état des marchandises qu'il a reçues aux fins d'embarquement sur son navire ou qui sont déjà embarquées à bord de celui-ci. Le connaissement est, en outre, la preuve du contrat de transport, l'"*instrumentum*" de celui-ci, en tant qu'il comporte les clauses définissant les conditions du transport. Il est, enfin, un titre négociable et représentatif de la marchandise, de sorte que celui qui détient le connaissement détient la marchandise, contrairement à ce qui est en droit commun où la possession s'exerce par des actes de maîtrise matériels sur un bien.

¹⁶ A. Atallah, L'opposabilité des clauses de compétence en matière de transport maritime, in DMF 2016, 152.

7. Après avoir examiné la manière dont la question de la compétence juridictionnelle dans les transports maritimes internationaux de marchandises est appréhendée par nos tribunaux, nous projeterons d'importants rais de lumière sur le droit applicable en cette matière, lequel, comme nous le verrons dans la suite de l'exposé, est visiblement favorable aux intérêts marchandise. Plus exactement, nous suggérerons à ces derniers de puissants leviers pour sortir de l'impasse dans laquelle ils semblent, à présent, englués en raison de l'extrême bienveillance des juges camerounais à l'égard des clauses des connaissements attribuant compétence à leurs pairs étrangers.

I- Le for camerounais : un Eden judiciaire ou un petit oasis de paix pour le transporteur maritime étranger

8. Oint des dispositions – de portée générale – de l'article 1134 de Code civil, texte qui pose le principe de la force obligatoire des conventions, le juge camerounais apparaît excessivement bienveillant, voire pusillanime devant les clauses d'élection de for (A), alors même qu'une posture différente est observée chez ses homologues des pays maritimes classiques qui ont toujours manifesté une certaine réticence à l'égard des clauses de ce type, du moins dans les relations entre le transporteur et le réceptionnaire¹⁷, en dépit du caractère profondément libéral de leur législation¹⁸. Une telle attitude du juge camerounais est juridiquement insoutenable, car elle contrevient manifestement à la lettre lumineuse et à l'esprit éclairant des textes en vigueur, et économiquement désastreuse, par cela seul qu'elle induit à sacrifier les intérêts camerounais sur l'autel de ce principe – quelque peu éprouvé – de la force obligatoire des contrats. Aussi, un

¹⁷ Voir à titre exemplatif : Cass. com., 27 mai 1997, Rhône Méditerranée et 10 autres compagnies d'assurances c/ Compagnie Maritime Camerounaise, in Rev. Scapel 1997, 141, qui censure un arrêt de la Cour d'appel de Paris qui, pour admettre l'opposabilité aux intérêts cargaison de la clause du connaissement attribuant compétence au tribunal de Douala, avait retenu que la clause litigieuse, opposable au chargeur, qui avait signé le connaissement, l'était aussi au destinataire, lequel en acquérant le connaissement, avait succédé au chargeur dans ses droits et obligations. Pour la Cour de cassation, "*pour être opposable au destinataire et, en conséquence, à ceux qui sont subrogés dans ses droits, une clause attributive de juridiction figurant sur un connaissement doit avoir été portée à sa connaissance et acceptée par lui, au plus tard au moment où la marchandise lui a été livrée*".

¹⁸ Entre pays de l'Union Européenne (UE) s'applique le Règlement 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions de justice (dit Bruxelles I), notamment son article 23, qui énonce que "*la convention attributive de juridiction doit être conclue par écrit, soit verbalement avec confirmation écrite, soit dans le commerce international, en une forme admise par les usages dans ce domaine et que les parties connaissent ou sont censées connaître*". Selon la jurisprudence constante de la CJCE, "*une clause attributive qui a été conclue entre un transporteur et un chargeur et qui a été insérée dans un connaissement produit ses effets à l'égard du tiers porteur du connaissement, pour autant que, en acquérant ce dernier, il ait succédé aux droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable. Si tel n'est pas le cas, il convient de vérifier son consentement à ladite clause au regard des exigences de l'article 17, alinéa 1^{er} ladite Convention modifiée*" (CJCE, 9 nov. 2000, "Coreck", in DMF 2001, 187, obs. Ph. Delebecque ; RTDCom. 2001, 307) ; Dans la même veine : Civ. 1^{ère}, 16 déc. 2008, in DMF 2009, 124, obs. Ph. Delebecque ; D. 2009, 1565, note F. Jault-Seseke). En dépit du libéralisme du droit communautaire de l'UE, le droit maritime belge a toujours exprimé son aversion à l'égard des clauses de compétence dont il refuse d'admettre l'opposabilité au tiers porteur du connaissement, lequel ne succède pas au chargeur dans ses droits et obligations. Sur la position belge, voir : F. Stevens, Opposabilité des clauses de compétence insérées dans les connaissements à la lumière du droit européen, op. cit. ; dans la même mouvance : Rouen, ch. civ. et com., 10 sept. 2015, navire "Santa Catarina", in DMF 2016, 176, qui retient que : "*Une clause attributive de juridiction insérée au connaissement est inopposable au destinataire réel de la marchandise, tiers au contrat de transport non mentionné au connaissement*".

changement de cap, voire un retour à l'orthodoxie et aux clous règlementaires, s'impose strictement chez le juge camerounais (B).

A- La pusillanimité constante du juge camerounais face aux clauses d'élection de for

9. C'est un fait avéré, le juge camerounais a une tendance pathologique à décliner sa compétence au profit de son homologue étranger, dès l'instant que l'armateur étranger se prévaut d'une clause de compétence juridictionnelle ou d'une clause d'arbitrage, toute chose qui apparaît quelque peu étrange, surtout quand on sait que "*le protectionnisme juridictionnel est la chose la mieux partagée au monde*"¹⁹ et que ce n'est jamais de bonne grâce que les juges des pays maritimes traditionnels acceptent de se dessaisir au profit de leurs collègues étrangers. Quelques décisions rendues par le tribunal de grande instance du Wouri à Douala, lequel en première instance connaît la quasi-totalité du contentieux maritime pour les affaires d'un intérêt économique majeur, permettent d'illustrer, à suffisance, l'attitude frileuse du juge camerounais. Il s'agit des jugements ci-après :

- jugement civil n° 703 du 17 juin 1993 (aff. "Patricia Delmas")²⁰ ;
- jugement civil n° 260 du 15 février 1996 (aff. "Yolande Delmas")²¹ ;
- jugement civil n° 115 du 18 avril 2013 (aff. "Discovery" et "MSC Charia")²² ; et
- jugement civil n° 175 du 13 mai 1994 (aff. "Sky Star")²³.

1/ Jugement civil n° 703 du 17 juin 1993 (aff. "Patricia Delmas")

10. En la cause, du fait des avaries constatées sur sa cargaison de dix conteneurs renfermant des sardines à huile de marque "Anny", la Société des Ets André Sohaing a assigné la coterie des opérateurs de transport devant le tribunal de grande instance du Wouri à Douala à l'effet de les voir condamnés à réparer l'entier préjudice subi.

En désespoir de cause, le transporteur maritime a plaidé l'incompétence du tribunal de grande instance du Wouri, lequel contre toute espérance, par jugement du 17 juin 1993, s'est déclaré incompétent sur l'observation que "*non seulement les demandeurs ont saisi le tribunal de Nanterre par exploit en date du 13 août 1992, mais aussi et surtout aux termes de l'article 5 du connaissement, lequel est la loi des parties, les litiges nés dans le cadre du contrat de transport sont de la compétence du tribunal du lieu du principal établissement du transporteur*".

2/ Jugement civil n° 260 du 15 février 1996 (aff. "Yolande Delmas")

¹⁹ M. Remond-Gouilloud, Des clauses des connaissements maritimes attribuant compétence à une juridiction étrangère : essai de démystification, in DMF 1995, pp. 339 et ss., notamm. p. 352.

²⁰ Sté des Ets André Sohaing c/ cptne cdt le m/s "Patricia Delmas", armateur Naval Mediteranean Africa Container, armateur Na vale Delmas et Delmas Cameroun, in Rev. Scapel 2000, 60.

²¹ Pracam Sarl c/ cptne cdt le m/s "Yolande Delmas", armateur Navale Delmas, Delmas Cameroun, Aligist Bruggenau, in Rev. Scapel 2000, 59.

²² Société Olam Cam c/ Armement Mediteranean Shipping Company, cptne cdt du navire "Discovery", cptne cdt du navire "MSC Charia" et Getma Cameroun (inédit).

²³ Sté Camerounaise des Industries Alimentaires (SOCIA Sarl) c/ cptne cdt le navire "Sky Star", Kaya Trade & Invest Limited, GETMA Cameroun et Etat du Cameroun (inédit).

11. Dans cette espèce, c'est la société Pracam – de droit camerounais – qui est en proie aux maléfices de la clause attributive de compétence figurant dans le connaissement émis en exécution du contrat de transport de sa cargaison de levure, au départ du port d'Anvers en Belgique et à destination du port de Douala, clause qui attribut compétence au tribunal de commerce de Paris, siège social du transporteur maritime français. Pour décliner sa compétence, le tribunal de grande instance du Wouri retient, sans barguigner, qu'"aux termes de l'article 1134 du Code civil, les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. Les parties ayant convenu de porter leur différend contractuel devant le tribunal de commerce de Paris, il échet de se déclarer incompétent *ratione loci*".

3/ Jugement civil n° 115 du 18 avril 2013 (aff. "Discovery" et "MSC Charia")

12. En l'espèce, Olam Cam Sarl a importé du Pakistan, à destination du port de Douala, une importante cargaison de riz de marque "Akadi" conditionnée dans des sacs de 50 kilogrammes empotés dans des conteneurs. Suivant connaissement n° MSCUKI697562, cette marchandise a été chargée à bord du navire "MSC Magali" de l'armement Mediteranean Shipping Company (MSC).

A l'arrivée dudit navire au port de Douala et au dépotage des conteneurs, d'importantes avaries ont été constatées à dire d'expert. C'est dans ces conditions que Olam Cam Sarl assigne la constellation des opérateurs de transport, que sont le transporteur maritime MSC, DIT S.A. et Getma Cameroun S.A., devant le tribunal de grande instance du Wouri à Douala afin qu'elle soit condamnée solidairement à lui régler la somme totale de 234 993 070 F CFA au titre du préjudice subi.

13. En réaction à cette assignation, le transporteur maritime a soulevé l'incompétence du tribunal de grande instance du Wouri à la faveur de la clause n° 10 des connaissements ayant couvert le transport litigieux, clause donnant compétence exclusive à la High Court de Londres et prévoyant l'application du droit anglais pour le règlement de tout litige né du contrat de transport. Dans l'opinion du transporteur suisse, en effet, cette clause s'imposait au tribunal en vertu de l'article 1134 du code civil et de la règle "*actor sequitur forum rei*" (le demandeur doit porter son action devant le tribunal du domicile du défendeur). Pour faire échec à ce déclinatoire de compétence, Olam Cam Sarl s'est prévalu des prévisions de l'article 21 des Règles de Hambourg et, subsidiairement, de celles de l'article 602 § 1^{er} du Code communautaire de la marine marchande de 2001, texte qui prévoit, parmi les juridictions potentiellement compétentes, le tribunal dans le ressort duquel se trouve le port de déchargement.

14. Par jugement civil n° 115 du 18 avril 2013, le tribunal de grande instance du Wouri a retenu sa compétence, en application de l'article 21 § 1^{er} des Règles de Hambourg, et au fond, a condamné l'armement MSC, le capitaine commandant du navire "Discovery", le capitaine commandant du navire "MSC Charia" et Getma Cameroun à payer à l'ayant droit à la marchandise la somme de 89 000 000 F CFA, toutes causes de préjudices confondues.

Sur appel de l'armement MSC, des capitaines de navires et de Getma Cameroun, ledit jugement a été infirmé par la Cour d'appel du Littoral, laquelle, par arrêt n° 183/C du 16 octobre 2015, a déclaré le tribunal de grande instance de Douala incompétent "*ratione loci*" à statuer en la cause. La "*ratio decidendi*" de cet arrêt se décline de la manière suivante :

*"Il est constant qu'en matière de transport maritime, le connaissement constitue le contrat de transport, c'est-à-dire la loi des parties ; En l'espèce, il résulte des pièces du dossier de procédure que c'est le connaissement (ou Bill of Lading n° MSCUJE7712015) qui matérialise le lien juridique entre le transporteur de conteneurs, la société Mediteranean Shipping Company S.A., et la société Olam Cam Sarl (le destinataire) ; aux termes de l'article 10.3 des stipulations dudit contrat, les parties contractantes donnent compétence exclusive à la «High Court of London» qui devra appliquer le droit anglais pour le règlement de tout litige découlant de son exécution ; les conventions légalement formées tenant lieu de loi à ceux qui les ont faites, c'est en violation des dispositions de l'article 1134 du Code civil et d'une jurisprudence constante de la Cour suprême (CS arrêt n° 225/CC du 30 mai 1961 ; CS arrêt n° 143 du 28 fév. 1961 et CS arrêt n° 107/CC du 2 mai 1967) que les premiers juges ont retenu leur compétence territoriale ; il échet donc d'annuler le jugement entrepris afin d'évoquer et de statuer à nouveau en déclarant le tribunal de grande instance incompétent *ratione loci* à statuer en la cause en renvoyant les parties à mieux se pouvoir ainsi qu'elles aviseront".*

15. Cet arrêt est dénué de toute autorité, étant juridiquement insoutenable, "contra legem", puisque la Cour d'appel fait prévaloir une clause contractuelle sur les prévisions d'une convention internationale à laquelle le Cameroun est contractant, ce qui apparaît comme une hérésie juridique. De fait, le tribunal du Wouri est sanctionné pour avoir respecté l'orthodoxie juridique, puisque la Cour d'appel lui reproche justement d'avoir accordé la prescience à un texte spécial d'envergure internationale, l'article 21 § 1^{er} des Règles de Hambourg, au détriment d'un texte de portée générale, l'article 1134 du Code civil. Au surplus, la validité et surtout l'opposabilité de la clause étant subordonnées à l'existence d'une convention "inter partes", le juge doit rechercher si la clause a effectivement fait l'objet d'un consentement réel de la partie à laquelle on l'oppose, ce consentement devant se manifester d'une manière claire et précise, indubitable, appartenant au transporteur, qui invoque cette clause dérogatoire au droit commun, de rapporter la preuve de son acceptation par qui de droit. L'article 1108 du Code civil n'exige-t-il pas entre autres, pour la validité d'une convention, le consentement de la partie qui s'oblige ?

Ici, et contrairement à ce qui a été observé jusqu'à présent, c'est la Cour d'appel du littoral qui commet le péché de générosité au profit du transporteur maritime étranger et au détriment des intérêts camerounais. Cette décision est assurément empreinte de critiques, en tant qu'elle fait peu de cas de notre paysage juridique en matière de transport maritime international de marchandises, lequel milite, ouvertement et imparablement, en faveur de la compétence du juge camerounais. Aussi bien, la Cour d'appel de Douala semble-t-elle s'être ravisée dans l'intervalle, ce dont il faut se féliciter. Car, dans l'espèce voisine ci-après, elle désapprouve sèchement le tribunal de grande instance du Wouri qui s'est déclaré incompétent, enhardi par la clause compromissaire insérée dans le connaissement de charte-partie ayant gouverné le transport litigieux.

4/ Jugement civil n° 175 du 13 mai 2014 (aff. "Sky Star")

16. Expédiée depuis le port de Yangon en République de l'Union de Myanmar, une importante cargaison de riz appartenant à SOCIA Sarl (7 000 tonnes), réceptionnaire camerounais, est arrivée fortement endommagée au port de Douala courant février 2013. Comme suite à son assignation devant le tribunal de grande instance du Wouri à Douala par l'ayant droit à la cargaison litigieuse,

l'armement KAYIA TRADE & INVEST, propriétaire du navire "Sky Star" ayant transporté ladite cargaison, a soulevé un déclinatoire de compétence à la faveur de la clause 31 des connaissements sous l'égide desquels les marchandises avaient été transportées, clause qui prévoyait, en cas de litige, outre l'application de la Convention de Bruxelles de 1924, la compétence du tribunal arbitral de Londres.

Par jugement en date du 13 mai 2014, faisant preuve de sa pusillanimité habituelle et dans une ritournelle devenue classique, voire lassante, le tribunal saisi s'est déclaré incompétent, fort de la clause compromissaire susvisée et derechef sur le fondement du principe de la force obligatoire des conventions prévu par l'article 1134 du Code civil. Pour le juge côtier, en effet, *"en prévoyant dans la convention que tout différend qui naîtrait de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention sera de la compétence exclusive du tribunal arbitral, les parties ont expressément entendu soustraire leur litige à la procédure prévue par le texte étatique ; ainsi donc, il appert que la contestation portant sur l'exécution des obligations nées de la convention de transport dont s'agit doit être réglée selon la procédure arbitrale prévue par les parties"*.

17. Sur appel de SOCIA Sarl, ce jugement n'a pas échappé à la vitupération de la Cour d'appel du Littoral, laquelle, par arrêt du 19 février 2016, a déclaré le tribunal de grande instance du Wouri compétent, en application des prévisions de l'article 21 des Règles de Hambourg, texte indéniablement topique en matière de transport maritime international de marchandises au Cameroun, et a renvoyé les parties devant cette juridiction, non sans avoir, dans la foulée, condamné le transporteur maritime étranger (Iles Cook) aux dépens.

Cette sanction, aux allures didactiques et imprécatoires à l'égard du tribunal de grande instance, était, dans l'opinion du soussigné, prévisible. Elle s'autorise, en effet, de solides arguments tirés du règne du droit, en particulier de l'article 21 des Règles de Hambourg, Convention internationale qui, ainsi qu'il a été relevé ci-devant, s'impose au juge camerounais avec une force irrésistible. Le message judiciaire qui transpire de l'arrêt de la Cour d'appel est, de toute évidence, une invite du juge camerounais à opérer un changement de cap et à s'orienter dans la direction prescrite par la norme maritime. A défaut de quoi, ses décisions sont inéluctablement vouées à l'animadversion, au rouleau compresseur de la dite Cour.

B - La nécessité impérieuse d'un changement de cap pour le juge camerounais

18. Dans toutes les affaires résumées ci-avant, pour récuser sa compétence, le juge camerounais se tapit derrière le bouclier tutélaire de l'article 1134 du Code civil, texte de portée générale, qui fait du contrat la loi des parties ("*pacta sunt servanda*"²⁴). Mais, dans ces espèces, y avait-il réellement convention et spécialement accord des ayants droits aux marchandises sur les clauses litigieuses ? Etant par définition dérogoires aux règles habituelles de compétence territoriale, ces clauses ne sont opposables aux intérêts facultés (chargeurs, destinataires et porteurs de connaissements) que pour autant qu'elles ont été portées à la connaissance du chargeur et acceptée par lui au plus tard au moment de la conclusion du contrat de transport, étant précisé que l'acceptation du chargeur n'emporte pas celle du destinataire, lequel doit exprimer spécialement son consentement au

²⁴ Brocard du droit canonique fondé sur l'obligation morale du respect de la parole donnée et consacré par l'art. 1134 du C. civ.

moment de la livraison des marchandises²⁵. En effet, en cette matière, ce qui vaut pour le chargeur ne vaut pas nécessairement pour le destinataire, lequel n'est pas partie au contrat de transport, mais un tiers appelé à le devenir au moment de la livraison. N'étant pas dans la même situation que le chargeur, le contrôle de la réalité de son acceptation doit donc être plus rigoureux²⁶.

Par ailleurs, si dans les deux premières espèces le juge peut bénéficier d'une circonstance atténuante du fait qu'à la date où il se prononce les Règles de Hambourg ne sont pas en vigueur dans notre Triangle national, en revanche, pour les deux dernières, il doit en être exclu du bénéfice, pour avoir méconnu allègrement les prévisions des articles 21 et 22 des Règles de Hambourg, ainsi que le brocard juridique qui veut que la loi de portée générale s'incline devant la loi spéciale ("*specialia generalibus derogant*").

19. L'extrême bienveillance du juge camerounais à l'égard des clauses de compétence juridictionnelle et des clauses compromissaires emporte, pour le justiciable camerounais, des envers d'une gravité incommensurable, dont il ferait certainement l'économie si le juge venait à entendre raison. En effet, ces clauses créent, en faveur des transporteurs étrangers, un véritable privilège de juridiction en faisant peser sur les ayants droit aux marchandises des charges parfois écrasantes. Il y a, sans conteste, délocalisation du contentieux au profit de juridictions et des Avocats étrangers, le demandeur camerounais étant contraint d'aller plaider au loin, hors de son prétoire habituel, dans un système juridique et une langue dont il ne maîtrise pas les arcanes. Comment imaginer objectivement par exemple, dans la dernière espèce, que la société yaoundéenne SOCIA Sarl puisse aisément aller plaider aux Iles Cook ? De même, dans la deuxième espèce, où était en jeu une somme dérisoire (moins de 8 500 000 F CFA), n'était-il pas surréaliste de croire que la société de droit camerounais PRACAM Sarl irait procéder devant le tribunal de commerce de Paris ? On comprend donc aisément que cette société ait jeté le manche après la cognée. En effet, c'est un truisme que d'affirmer que les clauses de compétence favorisent, au-delà de toute expression, le transporteur maritime, notamment en le mettant hors d'atteinte pour les réclamations d'une importance relative²⁷. Appréhendées sous ce prisme, ces clauses pourraient être considérées, non sans raison, comme des clauses exonérant indirectement le

²⁵ Com., 29 nov. 1994, navires "Harmony" et "Nagasaki", in DMF 1995, 209, obs. P. Bonassies ; C. Scapel, Une bombe dans le contentieux maritime : la jurisprudence "Nagasaki", in Rev. Scapel 1995, 623 ; Com., 24 janv. 1995, navire "Istanbul Z", in Rev. Scapel 1995, 62 ; BTL 1995, 89 et les obs. du prof. P. Bonassies in DMF 1996, 263, qui étend la jurisprudence "Nagasaki" aux clauses compromissaires avec cette incidente que, en l'absence de l'acceptation expresse d'une telle clause, "*ni la qualité de professionnel averti du chargeur ou du destinataire, ni le caractère usuel d'une pareille clause dans les contrats de transport maritimes internationaux ne sont de nature à la rendre opposable*". Pour une application un peu plus récente : Com., 25 juin 2002, in Bull. civ., IV, n° 111, in DMF 2003, 41 ; voir aussi : C. cass. Belgique, 12 déc. 2013, cité par F. Stevens, op. cit., p. 150. Cet arrêt décide que : "*Du seul fait qu'il présente le connaissement au transporteur maritime, le tiers porteur d'un connaissement n'est pas sensé consentir à la clause de compétence que contient celui-ci*" ; Anvers, 13 mai 2013, in RABG 2014/9, (602), p. 605, qui statue qu'une clause de compétence dans le connaissement n'est pas opposable au tiers porteur, ni directement, parce que le connaissement n'est pas un contrat entre le transporteur maritime et le tiers porteur, ni indirectement, parce que, en droit belge, le tiers porteur ne succède pas à l'expéditeur dans ses droits et obligations. Pour d'amples informations sur la question, voir : G. Ngamkan, Clauses d'élection de for des connaissements maritimes : mais où est donc passé le protectionnisme juridictionnel au Cameroun ? in Rev. Scapel 2000, 46 ; Juridis Périodique n° 47, juillet-août-sept. 2001, 47.

²⁶ De cet avis : Ph. Delebecque, obs. sous Cass. 1^{ère} civ., 23 sept. 2015, navire "Pacific", op. cit., p. 40.

²⁷ Dans les deux premières affaires rapportées ci-devant, face au déni de justice souffert, les réceptionnaires camerounais ont renoncé à poursuivre les transporteurs étrangers.

transporteur²⁸, lesquelles, par définition, sont prohibées par tous les textes en vigueur en droit maritime qui prônent leur caractère impératif²⁹.

Au surplus, l'attitude latitudinaire, voire suicidaire, du juge camerounais confine, à l'égard des ayants droit aux marchandises, à un déni de justice, défini par l'article 247 du Code de procédure civile et commerciale comme le fait pour le juge de refuser de "*répondre aux requêtes ou de négliger de juger les affaires en état et en tour d'être jugées*"³⁰.

Dès lors, le juge camerounais doit, non seulement faire machine arrière toute, c'est-à-dire renoncer à ses anciens errements, mais faire hardiment "crash stop"³¹, vu le péril grave que sa posture actuelle fait courir aux intérêts camerounais, et procéder à un radical changement de cap, notamment en retournant à l'orthodoxie juridique, au respect des canons légaux en matière de compétence dans les transports maritimes internationaux, lesquels, au demeurant, constituent de puissants leviers au secours des intérêts facultés nationaux³².

II - De puissants leviers au secours de l'ayant droit à la marchandise camerounais

20. Parmi ces leviers, figure en bonne place la "lex fori" dont on a vu qu'elle était suffisamment protectrice des intérêts cargaison (A). Cependant, par le revirement méritoire qu'elle a opéré naguère et par sa nouvelle doctrine orthodoxe, la Cour d'appel du Littoral apparaît désormais, sans conteste, comme un allié de taille pour le demandeur camerounais qui cesse ainsi d'être le parent pauvre ou le mal aimé de notre justice (B).

A - La lex fori : un cadre juridique tutélaire pour les intérêts camerounais

21. Pour pallier les effets maléfiques des clauses de prorogation de compétence, le demandeur camerounais dispose de leviers imparables : l'article 21 des Règles de Hambourg (1) et, de façon subsidiaire, l'article 565 du Code communautaire de la marine marchande (2). Du fait que l'article 565 n'a véritablement force obligatoire que dans les transports domestiques, ceux effectués entièrement dans les eaux camerounaises (par exemple un transport Limbé-Kribi), seul trouvera à s'appliquer réellement, à la question qui nous préoccupe ici, l'article 21 des Règles de Hambourg.

²⁸ En accord avec cette opinion : A. Atalhah, L'opposabilité des clauses de compétence en matière de transport maritime, op. cit., p. 157, n° 6, qui se demande "*si une clause renvoyant le destinataire devant un for obscur et lointain tomberait sous le coup de l'interdiction posée à l'article 3.8 de la Convention de Bruxelles du 25 mai 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, en ce qu'elle reviendrait à décourager le destinataire et, partant, à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à atténuer cette responsabilité autrement qu'il n'est prescrit à cette convention, rendant alors cette clause nulle, non avenue et sans effet*".

²⁹ L'article 23 des Règles de Hambourg, par exemple, rend nulle et de nul effet toute stipulation, dans un contrat de transport par mer ou tout autre document faisant preuve d'un tel transport, qui dérogerait directement ou indirectement aux prescriptions de la Convention. Du reste, pareille prohibition figure dans les Règles de La Haye de 1924 (art. 3 § 8).

³⁰ Voir : Lexique des termes juridiques, 21^e éd., Dalloz 2014, p. 315.

³¹ C'est un arrêt d'urgence en matière de navigation maritime.

³² Les deux premières affaires rapportées ont inspiré, chez le soussigné, la rédaction d'une étude intitulée : "Clauses d'élection de for des connaissements maritimes : mais où est donc passé le protectionnisme juridictionnel au Cameroun ?", op. cit.

1/ L'article 21 des Règles de Hambourg

22. L'un des progrès majeurs réalisés par les Règles de Hambourg réside indéniablement dans le traitement habile des clauses attributives de juridiction³³. Sous l'empire de cette convention, le choix de la juridiction territorialement compétente est laissé à la discrétion du requérant, lequel a une option entre cinq chefs de compétence, ce qui lui permet, en tout état de cause, de trouver chaussure à ses pieds.

Ainsi, sans les déclarer expressément nulles, les Règles de Hambourg ôtent toute efficacité négative, tout sortilège maléfisant aux clauses d'élection de for et aux clauses compromissaires.

En effet, ces Règles ouvrent largement, au chargeur et au destinataire, le droit d'action contre le transporteur maritime, notamment en leur offrant une bordée de possibilités de choix quant à la juridiction territorialement compétente. D'où l'expression "*forum shopping*" utilisée dans le jargon des maritimistes pour dépeindre cette compétence polymorphe. C'est ainsi qu'en vertu de l'article 21 § 1^{er}, le demandeur peut agir, à son choix, devant :

- "a) Le tribunal de l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, celui de sa résidence habituelle ;*
- b) Le tribunal du lieu où le contrat a été conclu ;*
- c) Le tribunal du port de chargement ou du port de déchargement ;*
- d) Le tribunal du lieu prévu par une clause attributive de compétence ;*
- e) Le tribunal du lieu où le navire transportant la cargaison, ou tout autre navire appartenant au même propriétaire, a été saisi de façon régulière ("forum arresti")."*

23. Le même choix existe pour les chargeurs et destinataires en ce qui concerne les clauses compromissaires. Car, l'article 22 § 3 prescrit que :

"La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :

- a) soit en lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :*
 - i) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle ; ou*
 - ii) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu ; ou*
 - iii) le port de chargement ou le port de déchargement.*
- b) soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire".*

24. Il suit manifestement de là que, même si les parties peuvent dans le connaissement, ou tout autre document de transport, désigner le tribunal compétent (art. 21 § 1^{er} litt. d), *"cette désignation ne pourra jouer que comme offrant au destinataire une option supplémentaire. En aucun cas, les clauses du connaissement ne pourront priver le destinataire de porter l'action en responsabilité devant le tribunal de son choix parmi ceux énumérés par les Règles"*³⁴.

³³ En parfaite concordance avec cette lecture : P. Bonassies, Les Règles de Hambourg : une avancée certaine, mais modeste, in JMM 1988, p. 1341 ; P. Bonassies, Les Règles de Hambourg, in Cahiers de documentation de la Chambre de Commerce et d'Industries de Marseille, pp. 4 et ss., notamm. p. 16, n° 40.

³⁴ P. Bonassies, Les Règles de Hambourg : analyse critique, in Cahiers de documentation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, p. 16, n° 4.

Dans la même veine, le Professeur Philippe Delebecque observe que :

*"Les clauses attributives de compétence, dans les contrats de transport maritimes, ne méritent pas d'être défendues. Elles déjouent, le plus souvent, les règles - impératives - de responsabilité du transporteur. En outre, elles privent les justiciables de leurs juges naturels"*³⁵.

Aussi bien, après avoir cité leur collègue susnommé dans leur ouvrage de référence intitulé "*Traité de droit maritime*"³⁶, le Professeur Pierre Bonassies et notre Confrère marseillais Christian Scapel en infèrent que :

"Il faut donc approuver la solution apportée au problème par les Règles de Hambourg".

25. Chacun le perçoit aisément : la Cour d'appel du Littoral à Douala n'est pas dans le vrai lorsque, dans son arrêt n° 183/C du 16 octobre 2015, elle s'arc-boute sur l'article 1134 du Code civil, texte par hypothèse inapplicable en la cause, pour tirer à boulets rouges sur le tribunal de grande instance du Wouri, lequel a fait preuve de rectitude intellectuelle en retenant sa compétence sur le fondement de l'article 21 des Règles de Hambourg. En effet, depuis l'entrée en vigueur de cette Convention à l'égard du Cameroun, l'article 1134 du Code civil s'est complètement délité et n'a plus droit de cité en notre matière, étant désormais supplanté par l'article 21 précité et, dans une moindre mesure, par l'article 565 du Code communautaire de la marine marchande.

2/ L'article 565 du Code communautaire de la marine marchande (CEMAC)

26. Fidèle à l'esprit d'équité de l'article 21 des Règles de Hambourg, l'article 565 du Code communautaire de la marine marchande se lit de la manière suivante :

"Toutes les actions nées du contrat de transport maritime, en vertu du présent chapitre, sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun. Elles peuvent en outre être portées, au choix du demandeur, devant le tribunal dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après, lorsque ce lieu est situé dans un Etat de la CEMAC :

- a) le domicile du transporteur ;*
- b) le lieu de réception convenu dans le contrat de transport ;*
- c) le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport ; ou*
- d) le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire ; ou*
- e) ou tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport"*.

27. La filiation avec l'article 21 des Règles de Hambourg ne prête pas à débat. En effet, bien que le chapitre du Code consacré au contrat de transport de marchandises par mer soit largement inspiré de la nouvelle Convention des Nations Unies relative au contrat de transport international de marchandise effectué entièrement ou partiellement par mer - dite "Règles de Rotterdam" de 2008, sur la question de la compétence juridictionnelle, le Code s'est plutôt aligné sur la philosophie des

³⁵ Ph. Delebecque, note sous l'arrêt "Coreck", CJCE, 9 nov. 2000, in DMF 2001, 187.

³⁶ Voir : 2^e éd., LGDJ 2010, p. 811 in fine, n° 1170.

Règles de Hambourg, avec quelques modifications marginales pour tenir compte de la vocation multimodale du contrat de transport, lequel peut désormais comporter des pré et post acheminement par voie terrestre, aérien ou fluvial. Aussi bien, parle-t-on désormais de "*maritime plus*" ou de "*transport multimodal transmaritime*" pour rendre compte de cette nouvelle donne.

En effet, les prévisions des Règles de Rotterdam relatives à la compétence n'ont pas été jugées topiques par le législateur CEMAC, en raison de leur caractère abstrus³⁷. Au surplus, conscient de ce caractère peu incitatif, le législateur international a exclu ces prévisions de celles présentant un caractère obligatoire dans la Convention, de sorte que seuls les Etats souhaitant être liés par elles se les verront imposer. Ces Etats devront alors faire une déclaration affirmative au moment de la ratification ou de l'adhésion. C'est le système du "opting in"³⁸.

28. Dans l'intervalle, la Cour d'appel du Littoral paraît avoir pris la juste mesure de cette évolution insurmontable, puisque, dans son arrêt précité du 19 février 2016, elle désapprouve formellement le tribunal de grande instance du Wouri qui avait pris beaucoup de liberté avec les textes en vigueur. Par sa nouvelle doctrine orthodoxe, la Cour d'appel se pose en sentinelle des intérêts cargaison, en allié de taille pour le demandeur camerounais.

B - La nouvelle doctrine orthodoxe de la Cour d'appel du Littoral ou la voix de la raison

29. Après s'être fortuitement dévoyée, la Cour d'appel du Littoral a fini par entendre raison, par faire preuve de résipiscence. Et il faut s'en féliciter. En effet, dans son arrêt n° 005/Com du 19 février 2016, la Cour d'appel a accédé à l'argumentation de la société appelante (SOCIA Sarl) selon laquelle "*le premier juge n'a pas rendu une saine justice en se déclarant incompétent*". Pour censurer le jugement querellé et brider le jeu de la clause compromissaire litigieuse, la Cour d'appel applique simultanément l'article 21 § 1^{er} (c) sur la compétence et l'article 22 § 2 sur l'arbitrage. Car, en l'occurrence, les connaissements émis en exécution du contrat de transport étaient des connaissements de charte-partie du type "Congenbill", lesquels renvoyaient à un arbitrage londonien.

30. Pour la Cour d'appel, "*l'argumentation de l'appelante ne manque pas de pertinence*."

En effet, l'article 22 de la Convention précitée dispose que :

«1. Les parties peuvent prévoir par écrit que tout litige relatif au transport de marchandises sera soumis à l'arbitrage.

³⁷ Il s'agit des articles 66 à 74, lesquels forment le chapitre 14 des Règles de Rotterdam. Pour la plupart des commentateurs, ces textes apparaissent d'une grande complexité. Sur la question, voir notamment Ph. Delebecque, Le projet de la CNUDCI sur le transport des marchandises entièrement ou partiellement en mer : Dernier pas vers une adoption, in DMF 2007, pp. 771 et ss., notamm. p. 78, n° 20 ; Ph. Delebecque, Règles de Rotterdam, Règles de La Haye/Visby, Règles de Hambourg : forces et faiblesses respectives, in Annales IMTM 2010, pp. 71 et ss., notamm. p. 76, n° 11, qui qualifie les dispositions des Règles de Rotterdam sur la compétence juridictionnelle et sur l'arbitrage de "*trop compliquées et parfois audacieuses*"; P. Bonassies, Les Règles de Hambourg, Règles de Rotterdam, in DMF 2010, HS n° 14, n° 1, pp. 7 et ss., notamm. p. 11, qui trouve les dispositions des Règles de Rotterdam sur la compétence "*confuses*".

³⁸ Les articles 74 et 78 énoncent que : "*Les dispositions du présent chapitre (entendons les chapitres 14 et 15 respectivement sur la compétence et l'arbitrage) ne lieront que les Etats contractants qui, conformément à l'article 91, déclarent qu'ils s'y soumettront*".

2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas, par une clause expresse, que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissement».

Cependant, les connaissements produits par SOCIA Sarl, dans la présente cause, ne comportent pas une telle clause.

Sa bonne foi étant établie, l'armateur KAYIA TRADE & INVEST Ltd n'était pas fondé à lui opposer la disposition contractuelle prévoyant le recours à l'arbitrage.

Dès lors, le premier juge aurait dû rejeter comme non fondée l'exception d'incompétence soulevée par l'armement KAYIA TRADE & INVEST Ltd et autres, ce d'autant plus que l'article 21 alinéa 1 (c) de cette même convention édicte que : «dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant la juridiction de l'Etat partie dans le ressort duquel se trouve soit le port de chargement, soit celui de déchargement».

Au bénéfice de ce qui précède, il échet de dire le moyen argué fondé et d'infirmier le jugement entrepris en ce que le tribunal s'est déclaré incompétent ratione loci³⁹».

31. L'arrêt n'est pas d'une remarquable écriture. Dans l'opinion du soussigné, l'article 22 n'avait pas voix au chapitre, du moment que le principe même de l'arbitrage, qui était au centre des débats, était vivement querellé par l'ayant droit à la marchandise, nul ne pouvant aller en arbitrage à son corps défendant. En effet, n'étant pas partie au contrat d'affrètement prouvé par la charte-partie, c'est à juste raison que le demandeur s'est adressé au tribunal de grande instance du Wouri sur le fondement de l'article 21 § 1^{er} des Règles de Hambourg. Il reste cependant que, pour censurer le jugement entrepris, la Cour d'appel se fonde, au final, sur l'article 21. Et c'est heureux.

32. Le Cour d'appel du Littoral s'érige ainsi désormais, du moins il faut l'espérer, en garant de l'orthodoxie juridique dans un domaine où le laxisme était devenu la règle d'or, où on avait écarté la norme et normaliser l'écart. Elle devient, avec l'article 21 des Règles de Hambourg, l'un des bastions importants de la protection des intérêts marchandise. Sa nouvelle doctrine, laquelle est solidement arrimée sur les instruments en vigueur, doit être totalement approuvée et même encouragée. Elle devra servir de boussole juridique, de fil d'Ariane aux juridictions inférieures et à la Cour d'appel elle-même. Il n'y a aucune raison pour qu'elle soit remise en question.

33. **Concluons.** Dans une étude publiée en 2000 et intitulée "*Clauses d'élection de for des connaissements maritimes : mais où est donc passé le protectionnisme juridictionnel au Cameroun ?*"⁴⁰, l'auteur de cette réflexion observait que :

«Nul doute donc que l'entrée en vigueur de la Convention de Hambourg fera tarir, du moins dans les Etats ratificateurs - dont le Cameroun, une source essentielle de contentieux qui s'était particulièrement développée dans le domaine des clauses de prorogation de compétence.

³⁹ L'arrêt parle de l'incompétence "ratione materiae", mais il s'agit d'un "lapsus calami".

⁴⁰ Voir : Rev. Scapel 2000, 46 ; Juridis Périodique n° 47, juillet-août-sept. 2001, 47.

(...)

Les accords de compétence, sous l'empire des Règles de Hambourg, deviennent, pour ainsi dire, une coquille juridique entièrement vide. Partant, le juge camerounais ne peut plus désormais – comme il le pouvait encore hier – fonder sa décision sur les dispositions de droit commun, et notamment sur l'article 1134 du Code civil pour donner effet à une clause de compétence juridictionnelle. En effet, il existe dans les Règles de Hambourg une disposition spéciale, l'article 21, qui déroge forcément à la règle de portée générale de l'article 1134 du Code civil : specialia generalibus derogant".

La péroration de cette étude est toujours d'actualité. Avis donc aux juges du tribunal de grande instance et de la Cour d'appel de Douala, et bientôt à ceux de Kribi, le port en eaux profondes de cette cité maritime du département de l'Océan devant assurément, dans un très proche avenir, générer des contentieux maritimes internationaux d'envergure dans lesquels se poseront certainement la question de la compétence juridictionnelle.