



Gaston NGAMKAN

Docteur en Droit (Université d'Aix-Marseille)

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

AVOCAT AU BARREAU DU CAMEROUN

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

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

LE ROLE DES PROFESSIONS AUXILIAIRES

Exposé présenté au colloque consacré au thème suivant :

"Les aspects logistiques et juridiques de l'acheminement de marchandises"

Abidjan, 19 et 20 Janvier 2016

(Table ronde n° 2)

Par

Gaston NGAMKAN

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

Docteur en droit

Avocat au Barreau du Cameroun (Douala)

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

Cabinet sis à Akwa, 43 Rue Dicka Mpondo, 4e étage immeuble LGQ, à côté de l'ancien cinéma "Le Berlitz"

B.P. 5791 Douala - Cameroun - E-mail : cabinet.ngamkan@yahoo.fr, ngamkan@cabinet-ngamkan.com

Téléphone - Télécopie : (237) 233 436 368 - Portables : (237) 699 916 892 - 677 886 401 - 243 050 020

Site web: www.cabinet-ngamkan.com, Skype: cabinetngamkan, Facebook : Gaston Ngamkan

INTRODUCTION

Toute expédition maritime de nature commerciale suppose l'intervention de plusieurs protagonistes : d'une part le transporteur qui se charge d'effectuer le déplacement de la cargaison et qui apparaît comme l'opérateur en chef ; d'autre part, les auxiliaires - nombreux et variés - dont la vocation est la réalisation des opérations accessoires, connexes au transport maritime.

Parmi ces auxiliaires, on distingue ceux qui sont au service du navire - que l'on pourrait désigner les auxiliaires nautiques ou techniques - et ceux qui sont au service de la marchandise - encore dénommés les auxiliaires commerciaux.

Les auxiliaires nautiques sont les pilotes, les entreprises de remorquage..., tandis que les auxiliaires commerciaux sont les consignataires (de navire et de la cargaison), les entreprises de manutention et les entreprises de transit.

Qu'elles soient au service du navire ou de la cargaison, en zone CEMAC¹, les professions visées font l'objet d'une double réglementation : une réglementation de droit public et une réglementation de droit privé. Alors que le statut privé est aujourd'hui justiciable du Code Communautaire de la marine marchande issu de la réforme du 22 juillet 2012 (art. 621 à 671), le statut public, lui, résulte de l'Acte n° 3/98-UDEAC-648-CE-33 portant réglementation des conditions d'exercice des professions maritimes et des auxiliaires de transport en UDEAC/CEMAC², texte adopté à Libreville (Gabon) le 5 février 1998 par le Conseil des chefs d'Etat de l'Afrique centrale.

Cet Acte - qui est largement inspiré de la réglementation des professions maritimes et paramaritimes au Cameroun³ - se borne, comme son intitulé le prouve à suffire, à fixer les conditions d'exercice des professions auxiliaires et ne contient, en aucune façon, des dispositions relatives à la responsabilité civile de ces professionnels.

¹ CEMAC signifie Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale. Cette communauté regroupe les six Etats suivants : Cameroun, Centrafrique, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale et Tchad. Deux de ces Etats (Centrafrique et Tchad) sont enclavés et sont, de ce fait, obligés de faire transiter leurs marchandises - à l'import comme à l'export - par le Port Autonome de Douala (PAD) qui sera bientôt relayé par le port en eau profonde de Kribi. Cette Communauté a succédé, le 16 mars 1994, à l'UDEAC qui signifie : Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale, laquelle avait été créée par le Traité du 8 décembre 1964 signé à Brazzaville.

² C'est, du reste, ce que rappelle, avec un certain panache, l'article 620 du Code CEMAC de 2012 : "*Les conditions d'exercice des professions auxiliaires des transports maritimes mentionnées au présent Titre sont fixées par l'Acte n° 3/98-UDEAC du 5 février 1998 portant réglementation des conditions d'exercice des professions maritimes et des professions auxiliaires des transports en UDEAC/CEMAC*".

³ Il s'agit de la loi n° 95/09 du 30 janvier 1995 fixant les conditions d'exercice des professions maritimes et paramaritimes au Cameroun et de ses décrets d'application n° 96/071 et 96/072 adoptés le 8 avril 1996. Pour une analyse détaillée de cette réglementation, voir notre étude intitulée : "*La nouvelle réglementation des professions maritimes et d'auxiliaires de transport au Cameroun : fin du maquis ou coquille juridique à moitié vide?*" in *Juridis* périodique n° 32, oct.-nov.-déc. 1997, pp.3 et ss. ; Rev. Scapel 1997, 115.

Aux termes de l'Acte susdit, pour accéder à ces professions, il faut préalablement obtenir l'agrément de l'Autorité maritime compétente (art. 5), laquelle est le Ministre des transports de l'Etat membre dans lequel la demande est formulée. Mais, dans la pratique, s'il le souhaite, le Ministre peut déléguer cette fonction au Directeur de la marine marchande, désigné au Cameroun sous l'appellation de "*Directeur des affaires maritimes et des voies navigables*". Cet agrément n'est pas l'apanage des seuls nationaux. Les étrangers peuvent y prétendre, "*sous condition d'une prise de participation minimum de 10% du capital social par les nationaux*" (art. 6).

Pour ce qui se rapporte à l'exercice proprement dit de ces professions, le postulant, qui peut être une personne physique ou morale⁴, doit disposer (art. 8) :

- d'un siège social ou d'une antenne et d'installations appropriées pour l'exercice de son activité ;
- d'un personnel d'encadrement qualifié et expérimenté, ainsi que d'un matériel de travail en propre ou en location, et en nombre suffisant ;
- d'un capital social dont le montant minimum est fixé par chaque Etat membre⁵.

Par ailleurs, dans l'hypothèse où le bénéficiaire d'un agrément ne justifie pas, pendant une période d'un an auprès du port où il opère, d'une activité suffisante, son agrément peut être suspendu. La sanction est derechef la même si le titulaire de l'agrément n'exerce pas l'activité pour laquelle l'agrément lui a été accordé. La suspension est encore encourue si le bénéficiaire du titre d'exploitation ne justifie pas avoir souscrit une police d'assurance, laquelle est, de toute évidence, destinée à couvrir les risques professionnels.

A signaler que, si elle n'est pas levée dans un délai d'un an, la suspension est convertie en retrait. Le retrait est prononcé de plein droit pour certains motifs limitativement énumérés à l'article 22 (dissolution de la société ou changement de l'objet social, faillite ou liquidation judiciaire, etc...).

Cette réglementation du statut public des auxiliaires de transport maritime, qui vient d'être examinée de façon cursive, cohabite avec un statut privé régenté par le Code communautaire de la marine marchande, texte qui a été en proie à quelques avatars ces dernières années.

Dans la première version de ce texte, alors dénommée Code de la marine marchande de l'UDEAC, les professions auxiliaires étaient régies par les articles 374 à 413. Toutefois, en raison des lacunes et imperfections qui affectaient visiblement ce code, il avait été remplacé, le 3 août 2001 par un nouveau code - mieux élaboré - qui avait comblé nombre de lacunes et corrigé quelques inélégances de la première mouture de cet instrument

⁴ On note ici une différence significative avec la réglementation camerounaise qui ne réserve l'exercice de ces professions qu'à des personnes physiques.

⁵ Mais, à la vérité, le montant du capital social est identique dans tous les Etats, puisqu'il est fixé par un texte supranational, à savoir l'Acte uniforme OHADA sur le droit des sociétés et du GIE. Ce montant est de **1 000 000 F CFA pour les SARL et de 10 000 000 F CFA pour les SA. Voir le cas de l'entrepreneur dans le nouvel Acte uniforme.**

supranational⁶. Pour autant, le toilettage réalisé par le Code de 2001 était demeuré insuffisant, quelques confusions et incohérences rendant inintelligibles - et donc inapplicables - certaines de ses dispositions⁷. Un nouveau carénage - plus profond - était devenu pratiquement inéluctable.

C'est dans ces conditions qu'intervient la grande réforme du 22 juillet 2012, laquelle signe l'acte de naissance du Code actuellement en vigueur. En effet, à la date précitée, est approuvé, par le Conseil des Ministres de l'UEAC⁸, organe législatif de la CEMAC, le Règlement n° 08/12-UDEAC-088-CM-29 portant adoption du Code communautaire de la marine marchande, lequel abroge le Code de 2001. Désormais, les professions auxiliaires font l'objet d'une réglementation plus enrichie et plus cohérente, puisqu'elles sont régies, comme il a été relevé ci-devant, par les articles 621 à 671. Ainsi, on passe de 40 articles dans le précédent Code à 57 articles dans le Code actuel, soit 17 nouveaux articles.

Ce rappel fait, dans les développements qui suivront et pour des contraintes de temps, nous nous intéresserons uniquement au statut privé des auxiliaires de transport, de même que nous circonscrirons notre étude aux auxiliaires au service de la cargaison, ceux que nous avons désignés supra comme étant les auxiliaires commerciaux du transport, car ils sont au centre de la plupart des contentieux maritimes.

Seront alors examinés successivement :

- Les consignataires (de navire et de la cargaison) ;
- L'entrepreneur de manutention ;
- Les entreprises de transit.

I- LES CONSIGNATAIRES

Dans sa version originelle, c'est-à-dire telle qu'il avait été adopté le 22 décembre 1994, le Code communautaire de la marine marchande était entaché d'une erreur criarde. Les dispositions

⁶ Malgré quelques incohérences persistantes, le statut des consignataires est mieux élaboré et la prescription des actions contre ces professionnels passe de 1 à 2 ans (art. 440-445). De même, les opérations d'acconage ont été définies (art. 447). Pareillement, l'action en responsabilité contre l'entrepreneur de manutention est plus ouverte, n'étant plus réservée, comme en France, au seul partenaire contractuel de ce dernier.

⁷ Relativement aux privilèges dont sont assorties les créances du consignataire du navire, l'article 442 fait un renvoi à l'article 72. Pourtant, c'est l'article 73 qui est normalement visé. Il en va de même de l'article 443 qui définit le régime de responsabilité du consignataire de navire. Ce texte renvoie à l'article 439, alors que c'est l'article 441 qui est concerné. Fait plus grave, le Code de 2001 omet curieusement de prévoir une prescription pour les actions en responsabilité contre l'entrepreneur de manutention ; ce qui n'a pas manqué de susciter un vif débat dans les prétoires, toute question étant alors de savoir si l'entrepreneur de manutention est soumis à la prescription de deux ans comme le transporteur maritime et les consignataires ou s'il est soumis à la prescription de cinq ans en matière commerciale. **Le tribunal de commerce avait opiné pour la prescription de deux ans. La Cour d'appel de Rouen l'a désapprouvé (citer l'arrêt de la Cour d'appel de Rouen).**

⁸ UEAC signifie Union Economique de l'Afrique Centrale. **(préciser ses membres : voir l'ouvrage du magistrat Kamto).**

régissant ces professionnels (art. 374 à 379) étaient intitulées "*consignataires et agents maritimes*", cependant qu'au vrai seuls étaient visés les consignataires. En effet, le Code UDEAC n'avait consacré aucune disposition à l'agent maritime. Toutefois, l'Annexe susvisé avait tenté de colmater la brèche en donnant une définition de cet auxiliaire de transport. L'agent maritime est, aux termes de l'article 2 § 2 dudit texte, "*toute personne physique ou morale chargée par un mandant de représenter, au sens large, les intérêts du navire ou de l'armateur*"⁹, tandis que le consignataire de navire, pour sa part, est "*toute personne physique ou morale chargée, pour le compte de l'armateur ou du transporteur maritime, de recevoir et de livrer les marchandises, ainsi que de pourvoir, le cas échéant, aux besoins du navire et/ou de l'équipage*".

Pour faire court sur la distinction entre ces deux professions, retenons que la profession d'agent maritime est née du développement des liners, c'est-à-dire des trafics de lignes régulières. Dans les ports qui ne sont touchés que de manière occasionnelle et où, en tout cas, le trafic de l'armateur n'est pas important au point qu'il faille y implanter une agence ou une succursale, l'armateur a recours aux services d'un consignataire. En revanche, si le navire est habitué du port, notamment si son escale s'inscrit dans un trafic de ligne régulière, l'armateur dispose le plus souvent sur place d'une agence maritime. C'est le cas notamment de l'armement Delmas dont l'agent à Douala est DELMAS Cameroun, de l'armement Nile Dutch Africa Line, dont l'agent à Douala est Sud Maritime (Sudmar), de l'armement Grimaldi Lines, dont l'agent à Douala est SOCOMAR, de l'armement MSC, dont l'agent à Douala est MSC Cameroun, etc.

De fait, la différence réside dans l'étendue du mandat confié. Le consignataire de navire, précise le Code Communautaire révisé de la marine marchande (art. 441), "*effectue, pour les besoins et compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine accomplit par lui-même*". La mission de l'agent maritime - encore appelé "agent de fret" ou "commis succursaliste" - est plus large. En effet, par ses pouvoirs étendus, ce dernier est, en réalité, "*un véritable co-armateur*"¹⁰. C'est ainsi qu'il se charge, entre autres, de l'équipement du navire, du recrutement de l'équipage, de la conclusion de divers contrats d'assurances et de transport, de la réception des marchandises au départ et de leur livraison à destination¹¹. En conséquence, l'armateur peut être valablement assigné devant le tribunal dans le ressort duquel se trouve l'agence, en vertu de la théorie dite "*des gares principales*"¹².

⁹ A comparer avec l'art. 17 (nouveau) des statuts de la Fédération des Agents consignataires de navires et Agents maritimes de France (FACAM), texte qui définit l'agent maritime comme "un agent commercial qui opère dans le secteur maritime". Sur la distinction entre le consignataire de navire et l'agent maritime en droit français, voir : J. Bonnaud, définition du consignataire de navire et de l'agent maritime français, in DMF 2001, 1041.

¹⁰ R. Rodière et E. du Pontavice, Droit maritime, 12^e éd. Dalloz, n° 275, in fine.

¹¹ Sur ce point Ph. Delebecque, Droit maritime, 13^e éd. 2014, Dalloz, p. 379, n° 594.

¹² R. Rodière et E. du Pontavice, Droit maritime, ibid. Mais, cette remarque vaut aussi pour le consignataire de navire, comme nous le verrons infra, lequel est habilité à recevoir les actes judiciaires et extrajudiciaires destinés à l'armateur et représente même ce dernier en justice.

L'intérêt de la distinction réside au niveau de la loi applicable et notamment dans la prescription de l'action en responsabilité. Le défendeur est-il consignataire de navire, l'action contre lui se prescrit par **deux ans** (art. 621, § 4)¹³ ; est-il agent maritime, elle se prescrit par cinq ans, conformément au droit commun¹⁴ (art. 18, Acte uniforme OHADA relatif au droit commercial général)¹⁵.

A noter cependant que cette distinction, théoriquement simple, n'est pas toujours évidente à mettre en œuvre, les mêmes entreprises agissant tantôt comme consignataire tantôt comme agent. Il faut alors tenir compte des circonstances de chaque espèce, des missions effectuées, de l'initiative qui a été laissée au professionnel par l'armateur – c'est-à-dire de l'étendue du mandat confié, des obligations qu'il a contractées... pour déterminer en quelle qualité l'auxiliaire maritime a agi.

Ces considérations liminaires faites, le Code sous-régional respecte la dichotomie classique entre consignataire de navire - encore appelé consignataire de la coque - et consignataire de la cargaison. Cependant, ces deux types de consignataires sont soumis à des règles communes en matière de contentieux.

A- Le consignataire de navire

Le Code communautaire lui consacre trois textes : l'article 622 qui définit ses missions, l'article 623 qui accorde un caractère privilégié à ses créances et l'article 624 qui fixe les règles régissant sa responsabilité.

Le statut juridique du consignataire de navire sera donc étudié en envisageant les trois points ci-après :

- les missions du consignataire de navire ;
- le privilège du consignataire de navire ; et
- la responsabilité dualiste du consignataire de navire ;

1/ Missions du consignataire de navire

La présence du consignataire de navire dans un port permet d'écourter l'escale, d'assurer une rotation des navires plus rapide¹⁶. Cet impératif dicte les missions assignées à cet opérateur

¹³ Traditionnellement, cette prescription est calquée sur celle de l'action dirigée contre le transporteur maritime. En France, à l'instar de la prescription applicable au transporteur maritime, elle est d'un an (art. 19, Décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes).

¹⁴ L'agent maritime n'est rien moins qu'un agent commercial lié par un contrat de mandat d'intérêt commun soumis au droit commun (voir : L. Janbon, Les recours de l'agent maritime, in DMF 1997, 227).

¹⁵ Voir : Rouen, 21 janvier 1995, in DMF 1996, 156 ; Y. Tassel, Les auxiliaires du transport maritime, op. cit., p. 276, n 43. A noter cependant que, avant l'Acte uniforme susvisé, la prescription de droit commun, en matière commerciale, était de dix ans comme en France (art. 189 bis, C. com.).

¹⁶ Ph. Delebecque, Droit maritime, op. cit., p. 376, n° 592.

portuaire. Celles-ci sont définies par l'article 622 du Code communautaire de la marine marchande de 2012, texte qui se lit de la manière suivante :

"1. Le consignataire du navire agit comme mandataire salarié de l'armateur. Il effectue, pour les besoins et compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine accomplit lui-même.

2. Il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

Aux lieu et place du capitaine, le consignataire du navire procède au départ à la réception, à l'arrivée à la livraison des marchandises".

Cette disposition n'est guère que la reproduction littérale de l'article 11 de la loi française n° 69-8 du 3 janvier 1969 - relative à l'armement et aux ventes maritimes - et de l'article 16 du décret d'application de ladite loi.

Dans sa version primitive, le Code communautaire avait omis de préciser les opérations rentrant dans la mission légale du consignataire de navire, ses rédacteurs, dans la foulée, ayant oublié de reprendre les dispositions complémentaires du décret français du 19 juin 1969.

Au cours des travaux qui ont présidé à la révision de ce code portant droit uniforme, le soussigné a proposé de combler cette lacune en reprenant les prévisions de l'article 16 du décret français. Celui-ci a été retranscrit, dans le Code communautaire 2001, au second alinéa de l'article 441. Et il faut s'en féliciter.

Pour revenir au rôle du consignataire de navire, on croit donc pouvoir dire aisément que le consignataire de navire représente l'armateur ou le capitaine pour toutes les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même (art. 622, § 1). Ces opérations sont de deux sortes : certaines se rapportent à la cargaison, d'autres au navire.

S'agissant des tâches relatives à la cargaison, le consignataire de navire procède à la réception de la marchandise au port de départ et à sa délivrance aux destinataires au port de déchargement, parfois après l'avoir conservée en ses entrepôts. Dans le cadre de ces tâches, il émet, le cas échéant, les connaissements sur délégation de l'armateur. Il recouvre le fret dû et conserve les droits de l'armateur, notamment en exerçant, au besoin, les prérogatives reconnues au transporteur en cas de souffrance des marchandises après leur arrivée au lieu de destination (art. 534 et 535).

Pour ce qui est des missions concernant le navire, il pourvoit aux besoins normaux du navire en escale, comme par exemple à son avitaillement¹⁷ en eau, en vivres, en carburant ou

¹⁷ "Par avitaillement, on doit entendre les vivres et approvisionnements de marchandises qui se consomment par le premier usage et tous objets dont la durée d'utilisation ne dépasse pas normalement la durée du voyage" (C.E., 6 nov. 1931, Rec. L. 1931, 960, cité par M. Remond-Gouilloud, Droit maritime, Pedone, 1988, n° 749, note de bas de page).

lubrifiants, à la fourniture de pièces détachées. Il peut également - et la liste n'est pas exhaustive - se préoccuper de requérir le manutentionnaire¹⁸.

Comme l'on s'en avisera plus tard, la responsabilité du consignataire de navire est consubstantielle au type de tâches acquittées (responsabilité relevant de la loi maritime pour la première série de tâches et responsabilité de droit commun pour la seconde) (art. 624, § 1^{er} et 2).

Bien que le Code communautaire ne le dise pas expressément, l'armateur peut en outre, dans les faits, confier au consignataire de navire "*toutes autres missions*"¹⁹. A titre exemplatif, lors de la livraison, il veillera à percevoir le fret restant dû et exercera, le cas échéant, les prérogatives reconnues au transporteur, en cas de non-paiement (art. 623)²⁰, mais il n'en est pas personnellement débiteur²¹. De même, il peut reconnaître l'existence des manquants au nom du transporteur maritime²². Il doit également, avant toute souscription à une déclaration de douane, faire procéder à une reconnaissance, à une vérification de la marchandise lorsque celle-ci, enfermée dans une "*remorque pleine STC TV, cosmétiques, whisky*", est déchargée et mise à quai. A défaut de quoi, les droits de douane avancés par ses soins resteront à sa charge définitive²³. Il peut aussi se voir confier, outre l'organisation de la réception des marchandises à embarquer pour le compte de l'armement dont il est l'agent, la logistique des conteneurs²⁴.

Le consignataire de navire n'est toutefois pas le factotum, "*la bonne à tout faire de l'armateur*"²⁵. Ainsi, ne peut-il être reproché au consignataire de navire d'avoir manqué à l'obligation d'accomplir les formalités douanières relatives au calcul et au paiement des droits de douane, car il s'agit de fonctions distinctes qui requièrent un mandat spécial et

¹⁸ En ce sens J. C. Carlier, "Les agents du navire : agents maritimes, agents consignataires, courtiers maritimes : rôle - responsabilités", exposé présenté au colloque franco-belge tenu à Anvers les 16 et 17 nov. 2000 sur le thème "Les intermédiaires du transport maritime", voir compte-rendu des travaux, pp. 109 et ss., notamm. p. 114.

¹⁹ Quant à lui, l'article 17 du décret français susvisé précise que : "*Le consignataire du navire peut recevoir de l'armateur ou du capitaine toutes autres missions*".

²⁰ Ces prérogatives permettent au transporteur de retenir les marchandises, de les faire vendre, en tant que de besoin, et de se payer sur le produit de la vente (art. 534 et 535).

²¹ Cass. civ., 1^{er} août 1914, in Rev. Au tran, p. 385, cité par "Lamy transport", tome 2, 2003, n°618.

²² Cass. com., 14 mai 1996, cité par "Lamy transport", ibid.

²³ Aix-en-Provence (2^e ch. Com.), 30 avril 2002, navire "Tabessa", in DMF 2004, 15 avec une note éminemment critique de notre confrère montpellierain L. Janbon ; Rev. Scapel 2002, 60 ; cass. com., 7 avril 2004, 1034, obs. P. Pestel-Debord rejetant le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour d'Aix, en dépit des violents assauts dont il a fait l'objet ; voir aussi le résumé du prof. P. Bonassies in DMF H.S. n° 9, juin 2005, p. 63, n° 73.

²⁴ Rouen, 8 septembre 1994, in DMF 1997, 264, obs. Y. Tassel.

²⁵ L'expression est de notre Confrère marseillais J. Bonnaud. Voir ses obs. sous Papeete, 17 mars 2011, navire "Spirit of Oceanus", in DMF 2012, pp. 25 et ss., notamm. p. 35.

l'agrément nécessaire, alors et surtout qu'une société distincte avait été mandatée par l'affréteur en qualité de commissionnaire en douane²⁶.

La qualité de simple mandataire salarié du consignataire de navire emporte un certain nombre de corollaires :

D'une part, n'étant pas partie au contrat de transport, le consignataire de navire ne peut être poursuivi aux lieu et place du transporteur maritime. L'action des ayants droit à la marchandise doit, à peine d'irrecevabilité, être dirigée contre le transporteur maritime. Cette solution s'arc-boute sur les prévisions de l'article 622 du Code. Elle s'autorise de la doctrine maritimiste²⁷ et de la jurisprudence de la Cour de cassation. En effet, cette dernière a rejeté le pourvoi formé contre un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 13 novembre 1996 qui avait refusé d'accéder à l'action dirigée contre le consignataire de navire. Pour la Cour régulatrice, *"la société Maersk Inc., simple agent du transporteur maritime, la société AP Moller, n'avait pas émis le document de transport et était totalement étrangère au présent litige"*²⁸. Cette solution - fondée sur l'effet relatif des conventions - est suivie religieusement par les juridictions de fond. Ainsi, dans un arrêt du 22 octobre 1992²⁹, la Cour d'appel de Bordeaux fait une saine application de ce principe. Une marchandise ayant été volée à quai alors qu'elle était en attente de chargement sous la garde du consignataire du navire, la Cour rejette d'abord l'action en responsabilité intentée par le chargeur contre ledit consignataire, au motif que celui, responsable de la perte subie par la marchandise, ne pouvait voir sa responsabilité engagée qu'envers celui qui a requis ses services, en l'espèce l'armateur, son mandant. En revanche, après avoir déclaré l'armateur responsable, en tant que transporteur maritime, la Cour reçoit le recours en garantie formé par cet armateur contre son consignataire, sur l'observation que ce dernier ne justifiait pas avoir pris des mesures appropriées pour se prémunir du vol des marchandises en cause constituées de cartons de vins, lesquels, on l'imagine aisément, font l'objet de fréquentes disparitions au port de Bordeaux³⁰.

²⁶ Voir l'arrêt Spirit of Oceanus" précité dont l'un des mérites est de rappeler qu'avant de tirer des conséquences juridiques, il sied d'analyser les faits, la Cour de Papeete ayant statué, dans son arrêt avant-dire-droit que *"l'appréciation de la situation juridique des parties et de la responsabilité recherchée doit se faire au travers de l'examen des pièces produites..."*.

²⁷ J. Bonnaud, Actualité du droit maritime national, in Rev. Scapel 2000, pp. 113 et ss., notamm. p.114, qui rappelle que *"le consignataire n'est pas partie au contrat de transport (et que) l'action des ayants droit doit, à peine d'irrecevabilité, être dirigée contre le transporteur"* ; Actualité du droit maritime national, in Rev. Scapel 2001, 134.

²⁸ Cass. com., 8 juin 1999, in DMF 1999, 603.

²⁹ Bordeaux, 22 oct. 1992, in BTL 1994, 469 et les obs. du prof. P. Bonassies, in DMF 1995, p. 90, n° 27.

³⁰ Dans la même mouvance : Aix-en-Provence, 23 févr. 2001, in Rev. Scapel 2001, 77. Pour la juridiction provençale, *"la société intimée n'aurait pu être assignée qu'en qualité d'agent consignataire et donc responsable devant son seul mandant de ses fautes personnelles prouvées"* ; Aix-en-Provence, 28 oct. 2004, in Rev. Scapel 2005, 27, qui retient que *l'agent consignataire, en l'espèce Maersk France, ne saurait être assimilé au transporteur maritime, quand bien même il s'agirait des sociétés du même groupe.*

D'autre part, le consignataire de navire ne répond contractuellement que vis-à-vis de son mandant, l'armateur, et pour autant que sa faute soit prouvée³¹. C'est en tout cas dans ce sens qu'a statué le tribunal de grande instance du Wouri à Douala, à travers son jugement n° 516/C du 6 septembre 2002, dans l'affaire opposant Kamgang Michel à SOCOMAR (inédit). Pour cette juridiction côtière, *"la responsabilité contractuelle du consignataire de navire ne peut être mise en jeu que par celui qui a requis ses services et il n'est responsable qu'envers son mandant, à savoir l'armateur"*. De même, fidèle à sa doctrine, cette même juridiction a, par jugement civil n° 232 du 6 février 2004³², statué que :

"Il est acquis, conformément à une doctrine et une jurisprudence bien assises, que la responsabilité tant du capitaine du navire, du consignataire, que du transitaire n'est engagée que s'ils commettent une faute personnelle dans l'accomplissement de leur mandat et ce à l'égard de celui qui a requis leurs services... Aucune faute personnelle de ceux-ci n'ayant été établie, il échet de les mettre hors de cause".

Le consignataire de navire est par ailleurs, selon la formule diserte du professeur Martine Remond-Gouilloud, la *"boîte postale judiciaire de l'armateur"*³³, puisqu'il a le pouvoir de recevoir tous les actes judiciaires et extrajudiciaires que le capitaine est habilité à recevoir (art. 624, § 3)³⁴. Au surplus, toutes les actions judiciaires contre l'armateur consécutives aux opérations de consignation peuvent être portées devant le tribunal du domicile du consignataire qui a accompli les opérations en cause (art. 624, § 4)³⁵. **!!!!!!! Dans sa version de 2001, le Code communautaire ne souffle mot de cette mission du consignataire de navire. Cependant, elle était largement admise en pratique. Ainsi, dans l'affaire "Winner" opposant la société Afrique Construction à l'armement Yellow Rose Shipping Co. Ltd, ce dernier faisait valoir que la saisie conservatoire pratiquée sur le navire "Winner" - armé par ses soins - était caduque du fait que l'assignation en validité de ladite saisie avait été servie, non pas chez lui, mais plutôt chez l'agent consignataire du navire, la société Marine Magistrale - alias Groupe 2M, qu'il considérait au demeurant comme un "tiers".**

Sa prétention avait été rejetée par le Président du tribunal de première instance de Douala-Bonanjo qui, par ordonnance de référé n° 380 rendue le 4 mai 2005 (inédit), a vait retenu que :

"Le Code de la marine marchande (page 11) définit le consignataire comme le mandataire de l'armateur du navire ;

³¹ Voir infra : responsabilité du consignataire de navire.

³² Aff. Mohamadou Bassirou, sté Techno Services, sté Techno Plus Informatique contre Sopotrans, Socomar, Sud Maritime (consignataire), armement Nile Dutch Africa et Capitaine du navire "NDS Progress" (inédit).

³³ M. Remond-Gouilloud, Droit maritime, op. cit., n° 750.

³⁴ L'article 624 § 3 reprend, mot pour mot, l'article 18 du décret français de 1969 **devenu l'article....du Code des transports.**

³⁵ Pour une application orthodoxe de cette règle avant l'adoption du Code de 2012, voir : TPI Douala-Bonanjo, ordonnance de référé n° 380, 4 mai 2005, aff. Armement Yellow Rose Shipping contre Afrique Construction Sarl, navire "Winner" (inédit), **décision confirmée par C. A. Douala, arrêt n° 46-DE du 7 nov. 2005, aff. Armement Yellow Rose Shipping contre Afrique Construction Sarl, navire "Winner" (inédit).**

A ce titre, le consignataire jouit du pouvoir de représentation de l'armateur en justice et peut parfaitement recevoir tous les actes judiciaires destinés à ce dernier ;

La saisie conservatoire du navire "Winner" a été pratiquée le 24 juin 2004 et notifiée le 25 juin 2005 à l'agent consignataire, donc au mandataire de l'armement Yellow Rose Shipping, le Groupe 2M ;

En date du 23 juillet 2004, soit dans le délai d'un mois à compter de la notification de la saisie conservatoire, la société Afrique Construction a assigné en validité devant le tribunal de grande instance du Wouri en vue de l'obtention d'un titre exécutoire ;

Il s'ensuit alors que la saisie querellée ne saurait alors être caduque".

Saisie d'une requête aux fins des défenses à l'exécution provisoire de l'ordonnance de référé susdit, par arrêt n° 46-DE rendu le 7 novembre 2005 (inédit) et faisant tout de go référence à la jurisprudence française, la Cour d'appel du Littoral à Douala avait rejeté les défenses sur l'observation que :

"Les arguments avancés par le requérant sur l'irrégularité de l'assignation en validité de la saisie sont inopérants, dès lors qu'il est de doctrine et de jurisprudence établies que "le consignataire a qualité pour recevoir une assignation et désigner un agréé capable de représenter son mandant en justice" (cf. cass. com., 14 nov. 1977, n° 76-11-431, Lamyline ; trib. com. Marseille, 17 janv. 1967, DMF 1968, p. 43 et CA Aix-en-Provence, 10 mars 1982, Rev. Scapel 1982, p. 26)"³⁶.

Cette jurisprudence établit à suffisance de preuve que, dans le contexte judiciaire camerounais prévalant avant la réforme du Code communautaire de 2012, il était déjà reconnu au consignataire de navire un pouvoir de représentation judiciaire de l'armateur, de même qu'il lui était reconnu la faculté de recevoir les actes judiciaires et extrajudiciaires destinés à l'armateur.

A signaler que la signification d'une assignation chez le consignataire de navire est valable, même en cas de rupture du contrat de consignation, sauf à prouver que cette rupture ait été portée à la connaissance des ayants droit à la marchandise³⁷. Cette solution a l'aval de la doctrine spécialisée, qui la trouve "*conforme à la nécessaire sécurité juridique*"³⁸, de même qu'elle a le nôtre³⁹.

Ajoutons aussi que le pouvoir de représentation judiciaire de l'armateur reconnu au consignataire de navire fait échec à l'application du délai de distance⁴⁰ prévu par l'article 15

³⁶ Le soussigné entend préciser qu'il a été le Conseil du créancier saisissant, à savoir Afrique Construction Sarl, aussi bien devant le tribunal que devant la Cour d'appel.

³⁷ Rouen, 29 juin 2000; Transidit 2000, p. 6 ; J. Bonnaud, Actualité du droit maritime national - Le consignataire de navire, in Rev. Scapel 2001, pp. 134 et ss., notamment pp. 140 et 141.

³⁸ J. Bonnaud, op. cit., p. 141.

³⁹ Dans l'affaire "Winner", le soussigné a développé avec bonheur cet argument, aussi bien devant le juge des référés que devant la Cour d'appel.

⁴⁰ Cass., 16 fév. 1993, in DMF 1994, 90, n° 33 ; cass., 12 oct. 1993, in DMF 1994, 111 ; Aix-en-Provence, 17 mai 1991, 723 et DMF 1991, 311 ; Rennes, 20 juil. 1993, in DMF 1994, 512 ; Aix-en-Provence, 4 nov. 1993, in DMF

du Code de procédure civile et commerciale du Cameroun, seul le délai de huitaine de l'article 14 devant alors être respecté.

Pour terminer, retenons que l'assignation délivrée au consignataire de navire, à titre personnel, n'interrompt pas la prescription de l'action contre le transporteur⁴¹. Cette solution est parfaitement justifiée. En effet, l'article 2244 du Code civil exige que l'acte interruptif soit adressé à la personne même de celui que l'on veut empêcher de prescrire – en l'occurrence le transporteur – et non à son mandataire.

2/ Privilège du consignataire de navire

Ce privilège s'évince de l'article 623 du Code communautaire, texte qui renvoie à l'article 75 du même Code qui définit les privilèges maritimes ("*privilèges sur les navires*").

L'article 623 énonce, en effet, que :

"Les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition aux lieux et places du capitaine, sont assorties des privilèges prévus à l'article 75 du présent Code".

Partant, le privilège du consignataire du navire est celui dont jouit le capitaine pour les contrats qu'il a souscrits en dehors du port d'attache⁴². Ce privilège garantit le paiement des avances fait par le consignataire pour le compte de son mandant. Son but est, sans conteste, de protéger les consignataires locaux contre "*les risques des navires mauvais payeurs*"⁴³, contre la mauvaise foi des armateurs étrangers. Il concerne, d'après l'article 75, litt. h) du Code, "*les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage*"⁴⁴.

1994 599 ; Rennes, 16 mars 1994, in DMF 1994, 599 ; voir aussi : Y. Tassel, Les auxiliaires du transport maritime, in DMF 1999, pp. 264 et ss., notamment p. 276, n° 41.

⁴¹ Cass. com., 17 juillet 2001, in DMF 2001, 1002, obs. P. Pestel-Debord.

⁴² Ces dépenses sont désignées par les Anglais sous l'appellation de "*disburses*" du capitaine.

⁴³ L'expression est de notre confrère montpelliérain Laetitia Janbon, voir son étude op. cit., p. 230, in fine.

⁴⁴ Ce texte est directement inspiré de la loi française du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer (art. 31 § 6), laquelle, elle-même, est la reproduction textuelle de la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926 sur les privilèges et hypothèques maritimes (art. 2 § 5). Ces deux derniers textes contiennent une précision que l'on ne retrouve pas dans l'article 75 litt. h) du Code. Ils sont ainsi conçus : "*les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps le propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants*". A relever que la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, signée à Genève le 6 mai 1993 supprime ce privilège, de sorte que les fournisseurs locaux ne seront plus protégés le jour où cette convention entrera en vigueur, du moins dans les Etats ratificateurs (Voir : P. Bonassies,

Ainsi, le caractère privilégié de la créance du consignataire qui a fait l'avance des sommes nécessaires au paiement des fournisseurs est-il admis par la jurisprudence⁴⁵. En revanche, ce caractère a été dénié à des frais de carénage exposés par le consignataire au motif que lesdits frais ne l'avaient pas été pour les besoins de continuation du voyage⁴⁶. De même, les frais liés exclusivement à la marchandise, comme par exemple les frais de manutention, ne paraissent pas devoir bénéficier du privilège⁴⁷.

Par ailleurs – et c'est bon à savoir, le privilège du consignataire de navire a une double spécificité : il est assorti d'un droit de suite : "*les privilèges prévus à l'article 75 suivent le navire en quelque main qu'il passe*" (art. 85)⁴⁸ ; et il est fugace, en l'état de la brièveté de la durée de son existence. En effet, **le privilège du consignataire de navire s'éteint à l'expiration d'un délai d'un an, pour les autres créances énumérées à l'article 75 du Code communautaire (litt. a, b, c, d, e, f, g et i), et de six mois à compter de leur naissance, pour les créances d'avitaillement (art. 86)**. Par suite, le souci majeur du praticien sera d'interrompre la prescription, en particulier par la saisie conservatoire du navire⁴⁹.

3/ La responsabilité dualiste du consignataire de navire

L'article 624 du Code communautaire prévoit une responsabilité dualiste du consignataire du navire : pour les pertes et avaries subies par les marchandises, notamment lorsqu'il les manutentionne ou les garde, il bénéficie des dispositions très favorables des articles 631 et 632 du Code applicables à l'entrepreneur de manutention, c'est-à-dire du régime légal tutélaire calqué sur celui du transporteur maritime⁵⁰. En effet, du moment qu'il effectue le même type d'opérations que l'entrepreneur de manutention, il n'y a aucune raison que le consignataire de navire soit moins bien traité que lui.

En revanche, pour les opérations accomplies dans le cadre de son mandat salarié, à savoir lorsqu'il "*pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition*", il est responsable dans les termes du droit commun, c'est-à-dire selon les articles 1991 et suivants du Code civil.

A l'égard de son mandant, l'armateur du navire, sa responsabilité sera engagée en cas de faute commise par lui dans l'exécution des mandats ou missions qui lui ont été confiés, étant constant que cette faute personnelle doit être prouvée. L'ensemble des décisions rendues en la

La Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, in Annales IMTM 1996, Spécial Pierre Bonassies, p. 151 et ss.)..

⁴⁵ Cass. com., 15 févr. 1994, in DMF 1994, 695.

⁴⁶ Rennes, 10 juin 1981, cité par L. Janbon, op. cit., p. 232.

⁴⁷ De cet avis : L. Janbon, ibid.

⁴⁸ Voir art. 8, Convention de Bruxelles ; art. 39, Loi française précitée.

⁴⁹ Du même avis : L. Janbon, Les recours de l'agent maritime, in DMF 1999, pp. 227 et ss., notamment p. 232.

⁵⁰ Nous y reviendrons plus loin lorsque nous étudierons le régime de responsabilité de l'entrepreneur de manutention.

matière rappelle fréquemment cette ritournelle. Jugé, par exemple, que la responsabilité du consignataire de navire ne peut être engagée pour des mentions portées sur le connaissance directement par le capitaine postérieurement à la fin de sa mission⁵¹. Jugé également que le consignataire de navire, qui "*a la qualité de mandataire salarié de l'armateur*", ne peut être déclaré responsable en cette qualité des faits imputables à l'armateur et au capitaine⁵², à moins qu'il ne refuse de révéler l'identité de son mandant ou si l'infraction lui est imputable (en la cause, les dommages occasionnés à un ouvrage portuaire, ce que l'on appelle communément "contravention de grande voirie")⁵³.

Par contre, est imputé à faute à un consignataire de navire – dénommé agent maritime – le fait d'avoir réservé un navire pour une quantité de marchandises (bananes) supérieure à celle qu'il pouvait embarquer ; ce qui eut pour corollaire de générer retard et avaries⁵⁴.

A l'égard des tiers, il n'est personnellement responsable que des délits ou quasi-délits qu'il peut commettre dans l'exercice de sa mission⁵⁵, soit spontanément⁵⁶, soit sur les instructions de son mandant⁵⁷. N'étant pas partie aux contrats qu'il conclut pour le compte de l'armateur, son mandant, il n'est pas, par définition, responsable des dommages liés à l'inexécution desdits contrats, dès lors que, agissant simplement comme "*mandataire salarié de l'armateur*", il ne prend aucun engagement personnel (art. 622, § 1^{er})⁵⁸. **A noter que les solutions prétoriennes ne sont pas toujours en ce sens et réservent parfois des surprises désespérantes. C'est ainsi que, dans l'espèce soumise à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence le 16**

⁵¹ Cass. com., 19 janvier 1999, navire "Mathew", in DMF 2000, 888, rapport J.P. Remery et obs. P. Pestel-Debord.

⁵² C. A. Douala, ch. civ., arrêt du 18 mars 2005, aff. SOCOMAR c/ Kamgang Michel (Ets DOMMOE Etienne), navire m/s "Wouri", confirmant le jugement civil n° 516/C rendu le 6 sept. 2002 par le TGI de Douala (inédit), lequel avait mis hors de cause le consignataire de navire (en l'espèce SOCOMAR) pour des faits en réalité imputables à l'armateur et au capitaine (transbordement dans un port étranger ayant généré un retard de six jours), et infirmant partiellement ce même jugement pour avoir retenu la responsabilité du consignataire du navire alors que sa faute personnelle n'était pas établie. En effet, pour la Cour d'appel du Littoral, la perception du fret par l'agent consignataire, alors que le navire transportant la marchandise n'était pas encore arrivé au port de destination (Douala), ne peut être imputée à faute à ce dernier.

⁵³ Trib. adm. Montpellier, 12 avril 2000, navire "Vincent Delmas", in DMF 2001, 204, note R. Rezenthel ; Bordeaux, 3 fév. 2004, navire "Saint Roch", in DMF 2004, 591, obs. L. Bordereaux, infirmant le jugement du tribunal administratif de Poitiers du 11 mars 1999 qui avait admis la responsabilité du consignataire de navire (DMF 2001, 533, obs. Rezenthel) ; voir aussi le résumé du prof. P. Bonassies in DMF H.S. n° 9, juin 2005, p. 63, n° 74 ; C.E., 25 juill. 1975, sté Barry Rogliano, in Rec. Lebon 1975, 478 ; navire "Port Briac", in DMF 1980, 180 ; C.E., 26 juillet 1978, société Jokelson et Handtsaem, req. N° 4938, cité par R. Rezenthel, op. cit.

⁵⁴ Paris, 13 nov. 2000, in BTL 2000, 653.

⁵⁵ A. Vialard, Droit maritime, op. cit., pp. 214-215, n° 250 ; cass. civ., 20 avril 1977, in Bull. civ., I, n° 181

⁵⁶ Cass. com., 9 mai 1985, in Bull. VI, p. 123.

⁵⁷ Com., 9 mars 1977, in D. 1977, IR, 402, obs. Derrida ; civ., 20 avril 1977, in D. 1977, IR, 323.

⁵⁸ C. A. Douala, ch. civ., arrêt du 18 mars 2005, aff. SOCOMAR c/ Kamgang Michel (Ets DOMMOE Etienne), navire m/s "Wouri", op. cit.

septembre 2003⁵⁹, où un consignataire avait passé la commande de travaux pour le compte de l'armateur du navire dénommé "Jufu", la juridiction provençale a confirmé l'ordonnance de référé-provision ayant condamné ce consignataire à régler la facture des travaux, observant qu'à aucun moment ce dernier n'avait prétendu agir pour le compte de l'armateur en cause, alors même que le fournisseur, opérateur local, connaissait parfaitement la qualité du consignataire, depuis longtemps établi au port de Marseille. D'où cette sage recommandation du professeur Pierre Bonassies, à l'endroit des consignataires, "*de bien mentionner sur toutes leurs commandes, devis et autres documents commerciaux qu'ils agissent en qualité de mandataire de tel ou tel armateur*"⁶⁰.

Pour autant, le Code communautaire ne fait pas moins de lui le garant des condamnations pécuniaires prononcées contre l'armateur étranger dont il est le mandataire (art. 624, § 5). Il dispose toutefois d'un recours contre cet armateur, recours qu'il peut mettre en œuvre en saisissant un des navires de ce dernier pour le contraindre à rendre gorge. Dès lors, le consignataire a éminemment intérêt à appeler l'armateur étranger en garantie toutes les fois où il est recherché en qualité de garant de cet armateur.

B - Le consignataire de la cargaison

Il est "*l'exact pendant du consignataire du navire*"⁶¹, son alter ego du côté des marchandises. De nos jours, il est rare, en effet, que le consignataire de navire délivre la marchandise directement au destinataire. Le plus souvent, il la remet au représentant de celui-ci, le consignataire de la cargaison, qui la délivrera enfin au destinataire, après avoir accompli certaines opérations que nous définirons dans les prochaines lignes.

Après avoir examiné les missions du consignataire de la cargaison, nous projeterons quelques rais de lumière sur son régime de responsabilité.

1/ Missions du consignataire de la cargaison

Le consignataire de la cargaison est le mandataire **salarié** de l'ayant droit à la marchandise dont le rôle essentiel est de prendre livraison, pour le compte de ce dernier, au moment de la livraison par le capitaine ou, comme il est devenu fréquent aujourd'hui, par le consignataire du navire (art. 625, § 1^{er}). De ce fait, il doit prendre toutes les mesures propres à assurer la bonne réception de la marchandise concernée. Il doit notamment régler le fret restant dû et prendre des réserves adéquates contre le bord, dans les conditions et délais prévus par la loi applicable, c'est-à-dire par l'article 560 § 1^{er}, s'il constate des avaries ou des manquants (art.

⁵⁹ Voir : DMF 2004, 24, obs. L. Janbon.

⁶⁰ P. Bonassies, Le droit positif français en 2004, in DMF Hors série n° 9, juin 2005, p. 62, n° 72. Voir aussi : Cass., 15 juillet 1987, in DMF 1989, 530.

⁶¹ M. Remond-Gouilloud, Droit maritime, op. cit., 397, n° 731.

625, § 2)⁶². Pour désamorcer le jeu de la présomption de livraison conforme dont bénéficie le transporteur maritime, ces réserves doivent être émises avant ou au moment de la livraison, pour la perte ou le dommage apparent, ou dans les sept jours ouvrables au lieu de destination à compter de la livraison, pour la perte ou le dommage non apparent. A défaut de réserves dans le délai prescrit, le consignataire de la cargaison est présumé avoir reçu les marchandises dans l'état et l'importance décrits au connaissement, c'est-à-dire sans avarie ni manquant. Dans les rapports entre le consignataire et le transporteur, cette présomption n'est pas irréfragable, puisqu'elle souffre la preuve contraire que le consignataire pourra rapporter par tous les moyens (art. 625, § 3).

Cette dernière mission - cardinale - du consignataire de la cargaison était cependant méconnue par le Code communautaire de 2001, dont l'article 444 se bornait à indiquer que "est considéré comme consignataire de la cargaison, toute personne qui en vertu d'un mandat des ayants droits à la marchandise, s'engage moyennant rémunération à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses ayants droit, à payer le fret lorsqu'il reste dû et à répartir lesdites marchandises entre les destinataires".

Il s'agissait là d'une omission importune, en l'état du rôle primordial des réserves dans la détermination des responsabilités en droit maritime. En effet, le consignataire ne peut justifier, auprès de son mandant, qu'il a reçu la marchandise déjà endommagée qu'en prenant des réserves appropriées contre le bord. A défaut de quoi, il sera présumé avoir reçu la marchandise dans l'état et l'importance décrits au connaissement. Et il sera comptable vis-à-vis de l'ayant droit de toute différence constatée entre la description donnée de la marchandise au connaissement et l'état physique réelle de celle-ci. Si cette présomption est simple dans les rapports du consignataire de la cargaison et du transporteur, elle est, en revanche, irréfragable à l'égard des ayants droit à la marchandise⁶³. D'autre part, en prenant des réserves contre le bord, le consignataire de la cargaison préserve les recours de son mandant.

C'est pourquoi, bien que la pratique des réserves fût déjà suffisamment ancrée dans les habitudes de nos professionnels, il n'a pas été jugé superfétatoire de prévoir dans le Code une disposition faisant obligation au consignataire de la cargaison de prendre des réserves au moment où il reçoit la marchandise des mains du capitaine ou du consignataire de navire⁶⁴.

Cette disposition est, sous l'empire du Code issu de la révision de 2012, l'article 625 § 2, texte qui se lit de la manière suivante :

⁶² D'après l'article 19 des Règles de Hambourg applicables en Afrique centrale, ces réserves doivent être émises le **premier jour suivant la livraison**, s'il agit d'avaries apparentes (§ 1^{er}). En revanche, si les dommages ne sont pas apparents, les réserves doivent être prises dans un **délai de 15 (quinze) jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire** (§ 2).

⁶³ Voir art. 20, al. 2 du décret français du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes.

⁶⁴ Voir art. 20, al. 2 précité.

"Le consignataire de la cargaison doit prendre, contre le transporteur ou son représentant, les réserves que commandent l'état et la quantité de la marchandise dans les conditions et délais prévus par l'article 560 paragraphe 1 du présent Code"⁶⁵.

Ainsi qu'il a été signalé ci-devant, A noter qu'il peut arriver, dans la pratique, que la même entreprise coiffe la double casquette de consignataire de navire et de consignataire de la cargaison, qu'elle intervienne successivement pour le compte de l'armateur et du destinataire ; ce qui entraîne cette curieuse conséquence que le consignataire de la cargaison va s'adresser des réserves à soi-même. Cette situation se produit particulièrement par l'effet de la clause dite "*sous palan*" insérée dans le connaissement. La livraison s'effectue alors quand la marchandise se trouve le long du bord, sous le palan, mais elle ne peut pas rester là et il faut la transporter en magasin ; ce déplacement "*post palan*" se fera aux risques et aux frais du destinataire par les soins du consignataire du navire devenu, à l'instant où la marchandise est sous palan, consignataire de la cargaison. Matériellement, l'opération est assurée par l'entrepreneur de manutention qui agit alors pour le compte du destinataire, en vertu d'une clause du connaissement - dénommée "*clause du mandat*" - qui donne au capitaine la faculté de choisir l'entrepreneur de manutention pour le destinataire.

Au surplus, de longue date, ce cumul de mandats est une pratique dont la validité ne prête plus à débat, étant admise tant en doctrine⁶⁶ qu'en jurisprudence⁶⁷.

Signalons avant d'aborder le problème de la responsabilité du consignataire de la cargaison que, dans un arrêt 21 février 1995⁶⁸, la Cour de cassation a considéré que les opérations de stockage de la marchandise "*sur de longues période de temps*", effectuées postérieurement à la réception de celle-ci par un consignataire, n'étaient pas incluses dans la mission du consignataire de la cargaison. Saisie comme cour de renvoi, la Cour d'appel

⁶⁵ L'article 560 § 1^{er} prévoit, comme on l'a vu, les délais de réserve dont l'inobservation par l'ayant droit à la marchandise emporte une présomption de livraison conforme en faveur du transporteur.

⁶⁶ Ripert, Traité de droit maritime, tome II, n° 1574, observant qu' "*il y a là une réunion assez curieuse sur la même tête de deux représentations qui paraissent au premier abord inconciliables*" ; Rodière, Traité de droit maritime, Affrètements et transports, tome III, n° 900, affirmant que la règle du cumul de fonctions est une règle dont la validité "*ne se discute plus*" ; A. Vialard, note sous Rouen, 2e ch., 13 mai 1982, navire "*Carinthia*", in DMF 1982, 167, rappelant que "*les espèces sont nombreuses où le cumul des mandats est constaté et approuvé*" ; et plus récemment : Ph. Delebecque, Droit maritime, op. cit., p. 377, n° 592, qui reconnaît toutefois que la solution n'est pas saine et traduit un conflit d'intérêt que l'intéressé peut étouffer dans l'œuf s'il prend soin d'agir en toute transparence, à moins qu'il n'est reçu des intérêts cargaison un double mandat.

⁶⁷ Voir notamment : Cass. Req., 13 mai 1895 ; cass. 21 avril 1964 ; cass., 10 oct. 1966 et Rouen, 2e ch., 13 mai 1982, op. cit., cités par A. Vialard, ibid, statuant qu' "*il est admis par une jurisprudence ancienne (Cass. Req., 13 mai 1895) mais constante (cass., 10 octobre 1966 ; cass. 21 avril 1964) que le consignataire du navire peut être institué mandataire des réclamateurs et représenter deux mandants différents ayant des intérêts opposés, à condition qu'il ne fasse prédominer les intérêts de l'un au préjudice de l'autre*", non sans avoir préalablement constaté qu' "*en l'espèce, Feron de Clebsattel remplissait, pour le compte de clients différents et par l'intermédiaire de services différents, des rôles représentant des intérêts opposés*".

⁶⁸ DMF 1995, 719, obs. Y. Tassel et les obs. du prof. P. Bonassies in DMF 1996, 122.

de Rouen a confirmé l'analyse⁶⁹. En conséquence de quoi, elle a refusé d'appliquer à l'opérateur portuaire en cause la prescription plus courte du droit maritime⁷⁰, au profit de la prescription du droit commun⁷¹. Cette solution est critiquée par le professeur Pierre Bonassies qui pense que, "*à s'engager ainsi dans la distinction entre opérations de garde qui ressortissent à la mission du consignataire de la marchandise (du fait du renvoi fait par l'article 15 de la loi du 3 janvier 1969 aux articles 52 à 55 de loi du 18 juin 1966⁷²), et opérations de garde étrangères à cette mission, on risque de se trouver un jour face à un difficile problème de qualification : qu'en est-il si la garde/stockage de la marchandise a duré six ou huit semaines ?*"⁷³.

2/ Responsabilité du consignataire de la cargaison

Cette responsabilité est régie par l'article 626 du Code. Ce texte se décline comme suit :

- "*En matière d'avaries et pour les pertes subies par la marchandise, le consignataire de la cargaison n'est responsable que dans les conditions et limites prévues par les article 631 à 634 du présent Code*".

Comme nous le verrons les développements ultérieurs, ces textes concernent l'entrepreneur de manutention. Il s'ensuit que la responsabilité du consignataire de navire est entièrement identique à celle de l'entrepreneur de manutention. Ainsi, pour les pertes et dommages survenus au cours des opérations de manutention effectuées par ses soins, le consignataire de la cargaison ne sera responsable que de sa faute prouvée (art. 631 § 1^{er}). Par contre, pour les dégâts qui se produisent alors qu'il garde les marchandises, il en répondra de plein droit, à moins qu'il rapporte la preuve de l'une des causes libératoires prévues par l'article 631 § 2.

Par ailleurs, comme le consignataire de navire, le consignataire de la cargaison bénéficie des limites de réparation applicables au transporteur maritime et perd le bénéfice de ces plafonds dans les mêmes conditions.

A retenir, pour terminer, que la frontière entre transitaire et consignataire de la cargaison est d'une extrême minceur. En effet, le transitaire peut être amené à effectuer, pour le compte de son client, la réception des marchandises à destination et sa conservation en vue de sa délivrance. Dans ce cas, son rôle se confond avec celui du consignataire de la cargaison, dès lors

⁶⁹ Rouen, 10 mars 1998, in BTL 1999, 220 et le résumé critique du prof. P. Bonassies in DMF H.S. n° 4, mars 2000, p. 39, n° 44.

⁷⁰ D'un an en droit français (art. 16, loi du 3 janvier 1969), cette prescription est de deux ans en zone CEMAC (art. 440, Code).

⁷¹ Cette prescription est de 10 (dix) ans en France (art. 189 bis, C. com.) et de 5 (cinq) ans dans les Etats OHADA - dont ceux de la CEMAC (art. 18, Acte uniforme OHADA relatif au droit commercial général).

⁷² Sous l'empire du Code communautaire, le problème se pose exactement de la même manière, l'article 626 renvoyant aux articles 631 à 634 concernant l'entrepreneur de manutention.

⁷³ Pour un éclairage sur la mission du consignataire de la cargaison, voir : Y. Tassel, Les auxiliaires du transport maritime, op. cit., p. 277, n° 46.

qu'il intervient "*en bout*" d'un transport maritime⁷⁴. Il doit alors, en raison de cette "*parenté de fonctions*"⁷⁵, pouvoir bénéficier du régime applicable à celui-ci⁷⁶.

C- Contentieux de la consignation

Ce contentieux est fixé par l'article 621 du Code communautaire. Ce texte prévoit une règle de conflit de lois pour les actes de consignation ayant un caractère international, définit la juridiction compétente pour connaître des actions dirigées contre le consignataire et, enfin, détermine le délai légal pour intenter de telles actions.

1/ Loi applicable aux actes de consignation en matière internationale

D'après l'article 621 § 1^{er}, "*en matière internationale, les contrats et actes des consignataires sont régis par la loi du port de chaque Etat où opèrent ces derniers*".

Cette règle de conflit est reproduite de l'article 57 de de la loi française du 18 juin 1966 sur les entreprises de manutention. Cette disposition n'a pas été reprise par le Code des transports, de sorte qu'en France il n'y a plus de règle particulière de conflit en la matière, le tribunal compétent se déterminant alors suivant les règles de droit commun - dont font partie les usages⁷⁷.

En vertu de l'article 621 § 1^{er} précité, toutes les opérations de consignation effectuées dans un port de l'Afrique centrale sont justiciables des prévisions du Code communautaire consacrées aux consignataires, à savoir les articles 621 à 626.

Dès lors, saisie d'une action mettant en cause un consignataire exerçant en Afrique centrale, une juridiction française devrait appliquer, comme à l'accoutumée, les textes susvisés (*citer Trib. com. Havre aff. DIT c/ Delmas ; Rouen, aff. Gandia Gwangfobé c/ DIT*).

2/ Compétence juridictionnelle

Le problème du tribunal compétent pour juger les actions intentées contre les consignataires est réglé par les paragraphes 2 et 3 de l'article 621 du Code en vigueur.

Aux termes du paragraphe 2, deux juridictions sont potentiellement compétentes, le choix étant laissé à la discrétion du demandeur. Il s'agit du tribunal dans le ressort duquel est situé :

⁷⁴ En ce sens : Aix-en-Provence, 22 janv. 1991, in BTL 1991, 360, obs. P. Pestel-Debord ; voir aussi les obs. du prof. P. Bonassies, in DMF 1992, p. 88, n° 28.

⁷⁵ Y. Tassel, Les auxiliaires du transport maritime, op. cit, p. 277, n° 45.

⁷⁶ Cass., 12 oct. 1993, in DMF 1995, p. 92, n° 30 ; Aix-en-Provence, 22 janv. 1991, in DMF 1992, p. 88, n° 28 ; Aix-en-Provence, 15 janv. 1993, in DMF 1994, p. 91, n° 35 ; Versailles, 24 novembre 1995, in BTL 1996, 218 et les obs. du prof. P. Bonassies in DMF 1997, p. 38, n° 41, faisant bénéficier l'opérateur portuaire, "*en sa qualité de consignataire de la cargaison, et nonobstant sa qualité habituelle de transitaire*", de la limitation de responsabilité applicable au consignataire de la cargaison.

⁷⁷ Rouen, 16 sept. 2010, in DMF 2010, H.S. n° 15, n° 72. Sur l'ensemble de la question, voir : Ph. Delebecque, Droit maritime, op. cit., p. 373, n° 588.

- soit le domicile du consignataire ;
- soit le port où le consignataire reçoit les marchandises, le port où il les livre, ou celui où il réalise ses opérations concernant les marchandises et/ou le navire.

Ces options sont limitatives, d'application restrictive. Aussi bien, le paragraphe 3 précise-t-il que :

"Sous réserve de l'article 568⁷⁸, aucune action judiciaire contre le consignataire en vertu du présent chapitre ne peut être engagée devant un tribunal qui n'est pas désigné conformément au paragraphe 2 ci-dessus".

Ces solutions sont reprises de la Convention de Vienne du 19 avril 1991 relative à la responsabilité des exploitants des terminaux de transport dans le commerce international⁷⁹, convention qui n'est pas en vigueur à ce jour, faute de ratifications suffisantes.

Elles sont reproduites également, presque à l'identique, par les dispositions du Code communautaire consacrées aux entreprises de manutention.

3/ Prescription des actions contre les consignataires

Ce point est réglé par l'article 621 § 4 du Code sous régional, texte ainsi rédigé :

"Toutes actions contre les consignataires sont prescrites par deux ans. Ce délai court à compter de la date de la constatation du fait générateur du litige".

Dans la première version du Code (Code UDEAC), la prescription des actions contre les consignataires était d'un an (art. 379). Cette solution était assurément en totale dysharmonie avec le principe de la canalisation de responsabilité sur la personne du transporteur maritime, personnage central dans l'opération de transport.

Ce principe voudrait que la prescription des actions dirigée contre tous les auxiliaires de transport soit alignée sur celle qui est applicable au transporteur maritime. Il n'est pas nouveau.

Aussi bien, est-ce la solution qui a été retenue par le législateur français quand il s'est agi de doter les professions auxiliaires d'un statut précis. C'est également la solution qu'a adopté le législateur marocain dans son Projet de loi relatif à l'armement et aux transports maritimes⁸⁰. En effet, l'article 229 dudit projet soumet les actions contre les consignataires à

⁷⁸ L'article 568 admet la validité des accords de prorogation de compétence ou clauses d'élection de for conclus par les parties après la naissance du litige.

⁷⁹ Pour une étude de cette convention, voir : M. Ndendé, La Convention de Vienne du 19 avril 1991 sur la responsabilité des exploitants des terminaux de transport dans le commerce international, in RDT 2007, n°6 ; Droit du commerce international, Précis Dalloz, 3^e éd., n° 634.

⁸⁰ A ce jour, nous ignorons si ce projet a été finalement adopté par le législateur marocain.

la prescription de deux ans, solution d'autant plus justifiée que le Maroc, à l'instar du Cameroun⁸¹, a ratifié les Règles de Hambourg.

Cette étrange inconséquence relevée dans le chef de notre législateur communautaire procédait de ce que ce dernier avait reproduit les dispositions des textes français en oubliant que seules la Convention de Hambourg faisait désormais règle en Afrique centrale, et que si le législateur français a prévu la prescription d'un an pour les auxiliaires maritimes, c'est en fait parce que cette prescription est celle qui est applicable au transporteur maritime.

Cette discordance a été supprimée à la suite de la réforme de 2001 par l'article 440, alinéa 2, dont l'article 621 § 4 précité du Code de 2012 est la copie textuelle.

II - ENTREPRISE DE MANUTENTION

D'après les usages constants du commerce maritime international, les opérations matérielles de mise à bord et de déchargement, préalables à la délivrance aux réclamateurs, incombent impérativement au transporteur maritime⁸². Ces usages sont consacrés par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 "pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance" et par la plupart des législations internes modernes, à l'instar de l'article 38 du décret français n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes et de l'article 402 § 2 de notre Code communautaire de la marine marchande issu de la révision de 2001. Aussi bien, le doyen Rodière observait-il déjà, en son temps, que les opérations de chargement et de déchargement "sont inéluctablement assumées par le transporteur". "Il n'est pas possible qu'il se libère de ses obligations de mise à bord et de déchargement". "En matière maritime, l'opération incombe toujours au transporteur". Dans le sillage de son collègue, le professeur Bonassies écrit : "l'obligation du transporteur d'assurer chargement et déchargement ne connaît ni exception ni réserve".

Les Règles de Rotterdam – plus modernes – ont changé la donne, bouleversé ces habitudes pour tenir compte de la réalité moderne des transports qui voudrait que, pour certaines cargaisons spéciales, les opérations de manutention soient, par accord "inter partes", effectuées par l'ayant droit à la marchandise (chargeur ou destinataire) qui connaît mieux les caractéristiques de sa marchandise⁸³. En effet, l'article 13 § 2 de cette nouvelle convention énonce que :

".....le transporteur et le chargeur peuvent convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises sera exécuté par le chargeur, le

⁸¹ Sans avoir ratifié les Règles de Hambourg, les autres Etats de l'Afrique centrale ont opiné pour la prescription de deux ans à travers le Code communautaire de la marine marchande.

⁸² Paris, 24 juin 1998, navire "Mahajunga", in DMF 1999, 321, obs. Tassel, qui juge que "Le transporteur maritime répond envers le chargeur et le destinataire des avaries dues au transport, ainsi que des avaries dues à la manutention pour lesquelles l'entrepreneur de manutention doit garantie".

⁸³ C'est la consécration de la clause FOIS (à expliquer)

chargeur documentaire ou le destinataire. Cette convention est mentionnée dans les données du contrat".

Cette disposition est reprise par l'article 524 § 2 du Code communautaire de la marine marchande de 2012 qui en limite la portée aux transports à la demande dits transports de tramping, puisque le texte précise que : "*cette convention, qui est mentionnée dans les données du contrat, n'est pas autorisée dans les transports de lignes régulières*"⁸⁴.

Quoi qu'il en soit, lorsqu'elles lui incombent en pratique, le transporteur n'accomplit pas personnellement ces opérations. Par hypothèse, il n'est pas équipé pour ce faire. Il en confie donc la charge à des opérateurs portuaires spécialisés, les entrepreneurs de manutention, lesquels, pour réaliser les tâches susvisées, utilisent les services des travailleurs de force, de gros bras appelés dockers, pour la manutention horizontale, et les grutiers et portiqueurs, pour la manutention verticale⁸⁵.

En France, le rôle de l'entrepreneur de manutention varie selon les ports. Dans certains ports, cet entrepreneur se borne à accomplir les opérations physiques, matérielles de chargement et de déchargement, c'est-à-dire les opérations de pure manutention, la garde des marchandises à terre étant alors assurée par les transporteurs maritimes ou leurs agents. Ce manutentionnaire, dénommé "*stevedore*", existe surtout sur la façade Mer du Nord - Manche - Atlantique. Dans d'autres ports, par contre, notamment dans ceux de la façade méditerranéenne, en sus des opérations matérielles, cet entrepreneur assume, normalement pour le compte des transporteurs maritimes, la garde des marchandises à quai avant le chargement et après le déchargement. Il porte, en ce cas, le nom d'"*acconier*"⁸⁶.

Dans nos ports d'Afrique centrale, l'entrepreneur de manutention assume généralement cette double fonction. Le législateur communautaire en a tenu compte, notamment en prévoyant, comme nous le verrons infra, un régime de responsabilité dualiste.

Son statut résulte des articles 627 à 637 du Code communautaire. Les articles 627 et 628 définissent les fonctions de l'entrepreneur de manutention, l'article 629 traite du document à émettre par l'entrepreneur, les articles 630 à 632 fixent le régime de sa responsabilité, les articles 633 et 634 déterminent la prescription des actions en responsabilité, la loi applicable aux opérations de manutention présentant un caractère international et le tribunal compétent. Quant à lui, l'article 635 consacre le caractère impératif des prévisions du Code se rapportant à l'entrepreneur de manutention. Enfin, alors que l'article 636 règle le sort des marchandises dangereuses, l'article 637 accorde un droit de rétention à l'entrepreneur de

⁸⁴ En droit français, ces conventions spéciales par lesquelles les partis mettraient les opérations de manutention et d'arrimage à la charge de l'ayant droit sont prohibées. **En ce sens, voir :.....**

⁸⁵ Sur le personnel des entreprises de manutention, voir : Ph. Delebecque, *Droit maritime*, op. cit., pp. 366-368, n°s 577-580.

⁸⁶ M. Remond-Gouilloud, *Droit maritime*, op. cit., p. 398, n° 733 ; A. Vialard, *Droit maritime*, op. cit., pp. 429 et n° 502 ; R. Rodière et E. du Pontavice, *Droit maritime*, op. cit., pp. 251 et s., n° 277 ; F. Le Louer, *L'acconier*, in *Annales IMTM* 1985, 7; Etymologiquement, *acconier* vient de "*accon*", petite barque utilisée pour le déchargement des navires au XIXe siècle ; S. Pajanacci, *Acconier stevedore*, in *Revue Scapel* 1999, 153.

manutention et lui reconnaît, sous certaines conditions, la faculté de faire vendre les marchandises aux enchères publiques pour se faire défrayer de ses créances. Pour tout dire, ce texte accorde à l'entrepreneur des garanties de recouvrement de sa créance.

De tout cela, nous essayerons de rendre compte en envisageant successivement :

- la double fonction de l'entrepreneur de manutention ;
- le régime de responsabilité de l'entrepreneur de manutention (responsabilité dualiste) ;
- la réparation due par l'entrepreneur de manutention
- les garanties de recouvrement des créances de l'entrepreneur de manutention
- les questions de procédure ;
- le caractère impératif des prévisions du Code qui régissent le régime de responsabilité de l'entrepreneur de manutention.

A - Double fonction de l'entrepreneur de manutention (voir mes précédentes études)

Ainsi que nous l'avons souligné ci-devant, l'entrepreneur de manutention accomplit deux types d'opérations : les opérations matérielles de chargement et de déchargement et les opérations à caractère juridique, telles que la réception, la garde et la livraison des marchandises, lesquelles sont les opérations d'acconage. Le premier type d'opération est défini par l'article 627 du Code communautaire révisée de la marine marchande, tandis que le second est prévu par l'article 628 de ce même code.

Aux termes de l'article 627, "*l'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent le chargement et le déchargement des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire*".

Ces opérations sont véritablement caractéristiques de la manutention classique et constituent "*le plus petit dénominateur commun de ces entreprises*", "*la fonction première de l'entrepreneur de manutention*"⁸⁷, puisque toutes les entreprises de manutention les accomplissent.

Elles sont interprétées restrictivement par la jurisprudence. Le déchargement de camions a été ainsi considéré comme une phase terrestre antérieure à la manutention maritime⁸⁸. La même solution a été retenue à propos du chargement de camions⁸⁹ ou de wagons⁹⁰ ou encore de l'empotage de marchandises destinées à être transportées par voie maritime dans un conteneur ouvert et fourni par le transporteur⁹¹. Ces solutions, réserve faite de l'empotage ou

⁸⁷ M. Remond-Gouilloud, *Droit maritime, Pedone.....*

⁸⁸ Cass. com., 28 sept. 2004, in DMF 2005, 122, obs. Y. Tassel ; Cass. com., 7 sept. 2010, in DMF 2010, 978, obs. Ph. Godin ; Lyon, 28 sept. 2012, in DMF 2013, H.S. n° 17, n° 79.

⁸⁹ Cass. com., 28 sept. 2004, in Bull. civ., IV, n° 175.

⁹⁰ Cass. com., 26 janv. 2010, in DMF 2010, obs. P. Bonassies.

⁹¹ Cass. com., 25 nov. 2008, in DMF 2009, 138, obs. Y. Tassel ; pour le dépotage de marchandises, voir : Cass. com., 24 mars 2009, in DMF 2009, 426, obs. Y. Tassel ; P. Bonassies, in DMF 2010, H.S. n° 14, n° 64.

du dépotage, sont décriées par une certaine doctrine qui les juge insatisfaisantes, "*car il n'y a aucune raison de restreindre la notion de manutention maritime, la manutention s'inscrivant dans le prolongement (ante et post) du transport. C'est, au contraire, le droit maritime qui doit, dans le doute, l'emporter...*"⁹².

Pour sa part, l'article 628 énonce que :

"En dehors des opérations visées à l'article précédent, l'entrepreneur de manutention peut être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire les opérations suivantes :

- a) *La réception, la prise en charge et la reconnaissance à terre des marchandises à embarquer, ainsi que leur garde jusqu'à leur mise à bord ;*
- b) *La réception, la prise en charge et la reconnaissance à terre des marchandises débarquées, ainsi que leur charge et leur livraison".*

Il s'agit des opérations d'aconage, lesquelles, comme signalé ci-devant, sont de nature juridique (**commenter un peu plus à partir de la doctrine et de la jurisprudence**).

On note ici l'influence de la loi française du 18 juin 1966 sur les entreprises de manutention et son décret d'application du 31 décembre 1966. En effet, l'article 627 est la reprise textuelle de l'article 50 de la loi française, autant que l'article 628 est la copie conforme de l'article 80 du décret (**voir le Code des transports**).

Dans sa version originelle adoptée le 22 décembre 1994, le Code communautaire - alors désigné Code de la marine marchande l'UDEAC - comportait une lacune criarde en ce qui concerne les opérations de nature juridique pouvant être effectuées par l'entrepreneur de manutention. Largement inspiré de l'article 51 de loi française de 1966, l'article 381 du Code de la marine marchande de l'UDEAC était conçu de la manière suivante :

"En dehors des opérations visées à l'article précédent, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire d'autres opérations ".

Mais, à la différence de la loi française - dont le décret du 31 décembre 1966 (art. 80) est venu préciser les opérations supplémentaires visées à l'article 51, le Code UDEAC (art. 381) était resté muet sur le type d'opérations que l'entrepreneur peut être appelé à accomplir - outre les opérations de pure manutention - pour le compte du transporteur ou des ayants droit à la cargaison ; ce qui laissait présager bien des difficultés d'interprétation. Ce défaut manifeste apparaissait déjà dans le Projet de loi sur les professions d'auxiliaires de transport au Cameroun (art. 44 et 58). Et nous l'avions relevé. Nos observations n'ont cependant pas été prises en compte et il faut le déplorer. En effet, les lois doivent être claires et précises, avoir une prévisibilité certaine, afin d'éviter tout recours à l'interprétation.

C'est la raison pour laquelle, à la faveur de la révision du Code de la marine marchande de l'UDEAC, l'article 381 a été complété par des dispositions analogues à celles de l'article

⁹² Ph. Delebecque, Droit maritime, op. cit., p. 369, n° 951 in fine.

80 du décret français précité⁵². Dans le Code communautaire issu de la révision du 3 août 2001, l'article 381 est devenu l'article 447. Et il faut s'en réjouir. L'article 628 du Code actuel, ainsi qu'il a déjà été observé, n'est guère que la reproduction littérale de l'article 447.

B - Le régime de responsabilité de l'entrepreneur de manutention : une responsabilité dualiste

C'est un fait avéré : la manutention et l'acconage sont les phases les plus risquées pour la marchandise. En effet, la plupart des avaries surviennent pendant les opérations de chargement et de déchargement, tandis que la plupart des pertes proviennent des vols opérés pendant le séjour des marchandises à quai. C'est dire s'il est cardinal de définir soigneusement le régime de responsabilité de l'entrepreneur de manutention.

A l'imitation du droit français, le Code communautaire met en œuvre un régime de responsabilité dualiste qui diffère selon la nature de l'opération effectuée par l'entrepreneur.

En tout état de cause, ce dernier est responsable des marchandises pendant toute la période où elles se trouvent sous sa garde, c'est-à-dire "*à partir du moment où il les prend en garde jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition*" (art. 630).

1/ Manutention classique

Lorsque l'entrepreneur de manutention accomplit les opérations de mise à bord et de déchargement (art. 627), il ne supporte qu'une obligation de moyen. Son fait, sa faute ou sa négligence doit donc être prouvée par le titulaire de l'action en responsabilité (art. 631, §1)⁹³ (**citer la jurisprudence**). C'est, en effet, la règle habituelle pour les opérateurs tenus d'une obligation de moyen. Ils sont responsables s'ils ont failli à leur devoir de prendre des précautions courantes, de faire les diligences accoutumées⁹⁴.

Dans la pratique, le rapport d'expertise permet d'établir une telle faute ou négligence. Ce peut être une manutention brutale et sans soins, soit une manutention avec un engin inapproprié, par exemple une manutention à l'aide d'un chariot à fourches alors un chariot élévateur aurait dû être utilisé...

2/ Acconage

Lorsqu'en sus des opérations traditionnelles de manutention, l'entrepreneur se voit confier une mission d'acconage (art. 628 : réception, reconnaissance, garde à quai, livraison...), il supporte une responsabilité plus lourde, puisqu'il est tenu d'une obligation de résultat sanctionnée par une présomption de responsabilité (**citer la jurisprudence ou la doctrine**). En effet, "*il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant*" (art. 631, § 2). S'il reçoit la marchandise du consignataire de navire sans émettre de réserves - ce qui fait présumer qu'il l'a reçue en bon état - et que des avaries sont constatées à la livraison,

⁹³ Ph. Delebecque, Droit maritime, op. cit., p. 369, n° 582.

⁹⁴ Ph. Delebecque, idem.

sa responsabilité est engagée de ce seul chef. Cette responsabilité de plein droit n'est pas pour autant une garantie. L'acconier s'y soustrait en rapportant deux séries de preuve :

- Soit la preuve de son absence de faute, de celle de ses préposés ou d'une des personnes dont il a utilisé les services dans le cadre des opérations lui incombant (litt. a) ;
- soit la preuve d'un des cas exceptés énumérés au texte, lesquels sont les mêmes que ceux dont bénéficient le transporteur maritime, à ceci près que ceux qui sont inhérents aux risques de la navigation en mer ou qui tiennent à la gestion du navire proprement dite ne sont pas retenus. Sont donc prévus au titre des causes exonératoires :
 - les restrictions de quarantaine, interventions ou obstacles de la part d'Etats, d'autorités publiques, de dirigeants ou peuple, y compris un arrêt ou une saisie non imputable à l'entrepreneur de manutention... ;
 - les faits constituant un événement non imputable au manutentionnaire ou à l'un de ses préposés ou mandataires ;
 - l'incendie ;
 - les grèves et autres mouvements sociaux ;
 - la freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre de la marchandise ;
 - les fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises, les fautes du destinataire, du transporteur ou de leurs préposés et mandataires ;
 - les mesures raisonnables visant à éviter ou à tenter d'éviter un dommage à l'environnement (litt. b).

Il est important de rappeler que le demandeur peut néanmoins prouver que la perte et le dommage sont dus, en tout ou en partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés ou mandataires et remettre ainsi en jeu la responsabilité de ce dernier (art. 631, § 3). C'est le principe de la neutralisation du cas excepté par la preuve de la faute de l'entrepreneur, principe qui joue également en matière de responsabilité du transporteur maritime (**préciser l'article du Code, rappeler mes précédentes études**).

Sur ce point, le Code ne présente aucune originalité particulière, ces dispositions étant reprises des Règles de Rotterdam pour qui l'entrepreneur de manutention n'est guère qu'une partie exécutante maritime. Au surplus, ces dispositions ne sont rien moins qu'une codification de la pratique.

C - La réparation due par l'entrepreneur de manutention

La question est réglée par l'article 632 du Code qui renvoie aux dispositions encadrant la dette de réparation du transporteur maritime. Ce texte énonce, en effet, que :

"L'entrepreneur de manutention bénéficie des conditions et limites de responsabilité prévues aux articles 552 à 555 du présent Code".

Cela signifie en clair que, lorsque l'entrepreneur de manutention est reconnu responsable, la réparation qui lui incombe est plafonnée à 875 DTS par colis ou autre unité de chargement, ou à 3 DTS par kilogramme de poids brut de marchandises objet de la réclamation ou du litige, la limite la plus élevée étant retenue, sauf déclaration de valeur effectuée par le chargeur et mentionnée dans les données du contrat, ou convention des parties prévoyant une limite d'indemnité plus importante.

Pour le préjudice économique procédant d'un retard de livraison, l'indemnisation à la charge de l'entrepreneur de manutention ne peut franchir un plancher équivalant à deux fois et demi le fret payable pour les marchandises retardées.

On retrouve là, de toute évidence, les limites prévues par les Règles de Rotterdam en matière maritime, le Code communautaire de la marine marchande de 2012, qui s'est voulu moderne, s'étant arrimé sur cette nouvelle convention sur plusieurs points majeurs.

Les limites susmentionnées ne sont pas infranchissables. Elles cessent de s'appliquer si l'ayant droit à la marchandise parvient à démontrer que le préjudice éprouvé est imputable à une faute intentionnelle (dol) ou à une faute inexcusable personnels de l'entrepreneur de manutention, ces fautes étant définies classiquement comme un acte ou une omission du transporteur commis soit avec l'intention de causer un préjudice (faute intentionnelle), soit témérement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement (faute inexcusable) (art. 555).

De même, les préposés, mandataires ou toutes autres personnes dont l'entrepreneur de manutention utilise les services pour l'exécution des opérations relatives au transport perdent leur droit à limitation s'il est établi qu'ils ont commis une faute qualifiée à l'origine du dommage.

D - Les garanties de recouvrement des créances de l'entrepreneur de manutention

L'entrepreneur de manutention dispose, pour le recouvrement de ses créances, d'un droit de rétention sur les marchandises en sa possession. Ce droit lui permet de retenir la marchandise de son débiteur aussi longtemps qu'il n'a pas été défrayé. Il ne s'agit guère que d'une mise en œuvre de la règle de l'exception d'inexécution ("**exceptio non adimpleti contractus**") (art. 637, § 1^{er}).

Il est toutefois interdit à l'entrepreneur de manutention de recourir à cette faculté "*lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle dans l'Etat où l'entrepreneur de manutention a son établissement*" (art. 637, § 2).

Par ailleurs, muni d'un titre exécutoire, l'entrepreneur de manutention peut même aller jusqu'à vendre les marchandises retenues, aux enchères publiques, pour se faire payer les sommes qui lui sont dues. Cette vente est strictement organisée par l'article 637, § 3 et 4 afin de désamorcer tout abus en la matière.

E - Les questions de procédure (contentieux)

Le Code communautaire duplique, ici, les dispositions applicables aux consignataires, lesquelles sont, elles-mêmes, celles qui sont prévues pour le transporteur maritime. En effet, uniformité du régime oblige !

Ces dispositions sont relatives :

- à la prescription des actions en responsabilité contre l'entrepreneur de manutention ;

- la loi applicable aux opérations de manutention présentant un élément d'extranéité et à la compétence juridictionnelle.

1/ Prescription des actions contre l'entrepreneur

Toute action contre l'entrepreneur se prescrit par deux ans, que l'action ait un fondement contractuel ou extracontractuel (délictuel ou quasi-délictuel) (art. 633).

Ce délai court à compter du jour où les marchandises ont été livrées par l'entrepreneur ou, lorsqu'elles n'ont pas été livrées ou ne le sont que partiellement, à partir du jour où elles auraient dû être livrées, étant constant que le jour indiqué comme point de départ du délai ("dies a quo") n'entre pas en ligne de compte dans la computation.

2/ Loi applicable aux opérations de manutention présentant un caractère international et compétence juridictionnelle

a) Loi applicable

L'article 634 § 1^{er} précise qu'en matière internationale, les opérations de manutention et d'acconage sont justiciables de la loi du port où elles sont effectuées. C'est exactement la même règle qui est prévue pour les contrats et actes de consignation de caractère international.

b) Compétence juridictionnelle

Le tribunal compétent pour statuer sur les actions dirigées contre l'entrepreneur de manutention est, au choix du requérant, celui dans le ressort duquel se trouve :

- soit le domicile de l'entrepreneur de manutention ;
- soit le port où l'entrepreneur reçoit les marchandises, le port où il les livre ou le port où il réalise les opérations les concernant (art. 634, § 2).

La liste des juridictions ainsi prévues est strictement exhaustive, d'interprétation étroite. Aussi bien, le paragraphe 3 de l'article 634 rappelle-t-il, avec entrain, qu'aucune action judiciaire contre l'entrepreneur de manutention ne peut être intentée devant un tribunal différent de ceux qui sont désignés ci-devant, sauf accord de prorogation de compétence conclu par les parties après la survenance du litige.

F - Le caractère impératif des prévisions du Code régissant le régime de responsabilité de l'entrepreneur de manutention

Les prévisions du Code régissant le régime de responsabilité de l'entrepreneur de manutention sont d'ordre public. Par suite, il est formellement interdit aux parties contractantes d'y déroger de quelque manière que ce soit.

En effet, l'article 635 § 1^{er} déclare "*nulle et de nul effet toute clause figurant dans un contrat conclu par l'entrepreneur de manutention... et ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :*

- a) de soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie à l'article 631 ;*
- b) ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe en vertu du présent Code ;*

- c) *ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 632 ;*
- d) *ou de céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise".*

Il est précisé, au paragraphe 2, que la nullité d'une telle stipulation n'affecte, en aucune façon, la validité des autres clauses du contrat ou du document où elles figurent. C'est donc dire la portée circonscrite de cette sanction.

Par ailleurs – et c'est non moins important, le caractère impératif du régime de responsabilité de l'entrepreneur de manutention n'opère que de façon unilatérale, à sens unique. De fait, seules sont prohibées les clauses dérogatoires qui léseraient l'ayant droit à la cargaison, l'article 635 § 3 admettant indéniablement la validité de la clause par laquelle l'entrepreneur de manutention accepterait volontiers d'assumer les responsabilités et obligations plus élevées que celles que le Code fait peser sur ses épaules.

III- ENTREPRISES DE TRANSIT

Le vocable transit est entendu ici dans une acception large, dès lors qu'il englobe aussi bien le transitaire proprement dit, c'est-à-dire "*le professionnel du passage*" ou "*porteur professionnel*", que le commissionnaire de transport, l'"*architecte d'un transport*", l'"*homme-orchestre*" désigné par le Code CEMAC sous l'expression moderne d'entrepreneur de transport multimodal (ETM).

Le départ entre ces deux professionnels n'est pas toujours aisé à faire, même pour les initiés. Elle est d'autant moins évidente que la même entreprise porte parfois la tunique de transitaire et d'entrepreneur de transport multimodal au cours de la même opération : elle intervient successivement comme transitaire et comme entrepreneur de transport multimodal. Cette situation est, dans une certaine mesure, dictée par les nécessités pratiques. En effet, il est plus simple pour un expéditeur de marchandises de n'avoir à s'adresser qu'à une personne, à un ETM qui se charge de soigner non seulement le transport, mais encore le transbordement et la réexpédition. Il est alors nécessaire de déterminer en quelle qualité l'entreprise agissait au moment où le dommage est survenu. Et, comme l'a justement souligné le tribunal de commerce de Marseille, dans son jugement du 26 janvier 1972 ([en indiquer les références](#)), on ne peut s'arrêter à la qualification que les parties auraient elles-mêmes donnée à leur contrat ; c'est aux tribunaux d'en déterminer la nature après analyse de son contenu. Pour décider de la qualification, ces derniers doivent s'attacher à l'ordre des obligations que chacun de ces intermédiaires a pu assumer au titre du contrat conclu avec le client. L'intermédiaire s'est-il chargé du transport de bout en bout ou du transport depuis tel point du parcours jusqu'à la fin ? C'est un commissionnaire de transport, un ETM. S'est-il chargé simplement de ce qui se passe au point de rupture de charges, de connexion entre deux modes de transport ? C'est un transitaire. Ce critère, en apparence clair, est parfois difficile à mettre en œuvre. Les parties ne dévoilent guère leurs intentions et précisent rarement leurs obligations. Très souvent, la confusion est volontairement entretenue par les professionnels eux-mêmes en fonction de leurs intérêts égoïstes. L'agent se fera passer pour un transitaire s'il veut éluder la lourde responsabilité du commissionnaire de transport ; **par contre, il revendiquera la qualité de commissionnaire**

de transport s'il veut bénéficier du super-privilège de l'article 95 du Code de commerce (voir la Convention inter-Etats).

A - Le transitaire

Nous examinerons ses fonctions, sa responsabilité et les règles du contentieux le mettant en cause.

1/ Fonctions du transitaire

(Art. 451 et ss. Code actuel) L'article 386 du Code UDEAC énonçait que "*le transitaire est le mandataire du client. Il reçoit de celui-ci un ordre écrit précisant les instructions de l'exécution de son mandat*".

L'alinéa 2 précisait que, "*toutefois, il devra à l'acceptation dudit mandat jouer son rôle de conseil*".

Cette disposition n'apparaissait pas convenable, par cela seul qu'elle ne mettait pas en évidence le rôle cardinal du transitaire. Celui-ci est avant tout un agent de liaison, "*un professionnel du passage*", qui intervient à la charnière entre deux modes de transport. Actif essentiellement aux points de rupture de charge, il reçoit, par exemple, des marchandises d'un réseau de chemin de fer, parfois les entrepose, les dédouane et les embarque sur un navire selon les instructions reçues de son mandant. Il peut même de nos jours, toujours conformément aux instructions de son mandant, conclure, pour le compte de celui-ci, des actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise.

Ainsi que l'écrivait le doyen Rodière, "*il n'est responsable ni du transport ferroviaire précédant son intervention, ni du transport maritime qui la suit. C'est un agent local dont la responsabilité est strictement localisée. Il n'est responsable que de ce qui se passe entre deux transports, de la réception de la marchandise des mains du premier transporteur, de sa garde entre les deux transports, des déplacements de courte distance entre la gare ferroviaire et la gare maritime, avec un passage dans quelque entrepôt, enfin de son embarquement sur le navire*".

En conséquence, lors de la réforme de 2001, nous avons suggéré de reprendre, moyennant quelque amélioration, la définition qui figurait au projet de loi portant réglementation des professions maritimes et d'auxiliaires de transport au Cameroun. Ainsi, on pourrait écrire :

"Le transitaire est toute personne physique ou morale qui, conformément aux instructions de son mandat, réceptionne et/ou réexpédie les marchandises à la charnière entre deux modes de transport et accomplit les formalités administratives y afférentes. Il peut aussi conclure, au nom et pour le compte de son mandant, les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise".

On pourrait ajouter pour tenir compte de la tendance actuelle de la jurisprudence à imposer au transitaire des obligations plus sévères – dans l'intérêt de son mandant, obligations qui finissent par le rapprocher plus ou moins du commissionnaire de transport - que :

"Il doit, en sa seule qualité et même en l'absence de toute instruction particulière, prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les intérêts normaux de son mandant".

Par ailleurs, il convient de préciser que "*le transitaire est le mandataire salarié de son client*". Car son mandat n'est pas gratuit. Aussi bien, le Code civil (art. 1992, al. 2) se montre-t-il plus indulgent à l'égard "*celui dont le mandat est gratuit qu'à celui qui reçoit un salaire*".

Le second alinéa de l'article 386 prévoit, à la charge du transitaire, une obligation qui pèse sur tout professionnel, notamment quand il traite avec un profane : c'est le devoir d'information et de conseil. Le transitaire doit conseiller son client sur le meilleur mode d'acheminement et de conditionnement de la marchandise en fonction de la destination envisagée et de la nature de la marchandise, lui suggérer de prendre une assurance si la marchandise n'est couverte contre les risques du transport... Cette obligation va sans dire, mais ce qui va sans dire va beaucoup mieux en le disant. Elle est particulièrement bienvenue. Et l'on doit s'en congratuler.

Ses fonctions sont définies par l'article 638 du Code. Ce texte énonce que :

"1. Le transitaire est un mandataire salarié qui intervient à la charnière entre deux modes de transport. Actif essentiellement aux points de rupture de charges, il reçoit les marchandises d'un précédent transporteur, les entrepose, les garde, les déplace sur de courtes distances entre deux modes de transport, les dédouane le cas échéant, et les remet à un autre transporteur, conformément aux instructions qu'il a reçues de son mandant.

2. Il peut conclure, pour le compte du chargeur, les contrats nécessaires au déplacement de la marchandise et doit prendre toutes les mesures nécessaires dans l'intérêt de celle-ci.

3. Même en l'absence de toute instruction particulière, il doit prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les intérêts normaux de son mandant.

4. Il peut également intervenir à destination pour assurer la réception de la marchandise pour le compte de son client. Il agit alors en qualité de consignataire de la cargaison et est alors soumis au régime de responsabilité prévu par les articles 625 et 626 du présent Code.

5. S'il est agréé par l'Administration des douanes, le transitaire peut effectuer, pour le compte de ses clients, les opérations de douane en qualité de commissionnaire en douane".

Ce texte est "self explanatory", comme le disent les Anglo-saxons, sur les fonctions du transitaire. Il ne requiert pas davantage d'explications. C'est pour la première fois, semble-t-il, qu'un statut légal est donné à cet auxiliaire de transport. Ignoré du Code civil et du Code de commerce, son statut procédait de la doctrine ([Citer le Doyen Rodière, Ph. Delebecque ; voir mon exposé à Brazza devant les expert en 2011](#)) et de la jurisprudence, le transitaire étant assimilé au mandataire du Code civil.

Etant un intermédiaire de transport, le statut juridique du transitaire, en Afrique centrale, est complété par articles 169 à 191 de l'Acte uniforme OHADA relatif au droit commercial général, textes qui régissent les activités des intermédiaires de commerce, l'intermédiaire de commerce étant défini par l'article 169 comme "*une personne physique ou morale qui a le pouvoir d'agir ou entend agir, habituellement et professionnellement pour le compte d'une autre personne, commerçante ou non, afin de conclure avec un tiers un acte juridique à caractère commercial*".

Comme on peut s'en convaincre, le transitaire accomplit essentiellement des opérations d'ordre juridique. Ces opérations ne sont pas exhaustives, la convention des parties ou les usages pouvant imposer d'autres obligations au transitaire. C'est ainsi que la jurisprudence

contemporaine lui impose un véritable devoir d'information et de conseil⁹⁵, lequel du reste pèse sur tout professionnel, en particulier lorsqu'il traite avec un profane (**voir ma thèse : le devoir de conseil du transitaire, son statut**), la jurisprudence récente n'ayant de cesse d'hypertrophier le devoir de conseil des professionnels. En effet, le transitaire doit notamment conseiller son client sur le meilleur mode d'acheminement et de conditionnement de la marchandise en fonction de la destination envisagée et de la nature de la marchandise, lui suggérer de prendre une assurance si la marchandise n'est couverte contre les risques du transport.

A noter toutefois que, afin de ne pas institutionnaliser l'irresponsabilité juridique du profane, la jurisprudence et la doctrine font parfois marche-arrière en instituant le contraire de l'obligation de conseil : l'obligation pour le client de se renseigner, au moins un minimum (**a minima, voir ma thèse**).

2/Responsabilité du transitaire

La question est tranchée par l'article 639 du Code qui met à la charge du transitaire une obligation de moyen :

"Le transitaire n'est responsable que de ses fautes personnelles prouvées. Dans ses relations avec les tiers, il n'est pas engagé par les contrats qu'il conclut pour le compte de son mandant, sauf s'il omet de préciser aux tiers qu'il agit exclusivement pour le compte dudit mandant ou en cas de faute de sa part".

Ces responsabilités découlent, par ailleurs, de l'article 182 de l'Acte uniforme susvisé qui soumet, d'une manière générale, la responsabilité de l'intermédiaire de commerce aux règles du mandat. Le transitaire est ainsi responsable, envers son mandant, de la *"bonne et fidèle exécution du mandat"*.

Il s'ensuit, par voie de corollaire, qu'il faut établir la faute du transitaire⁹⁶ : aucune présomption ne l'accable, contrairement à son homologue, le commissionnaire de transport. En outre, le transitaire ne répond pas des fautes des transporteurs qui ont précédé ou suivi son intervention ; il ne répond des fautes de ses substitués que si la substitution s'est opérée à l'insu de son mandat ou si, bien qu'ayant reçu le pouvoir de se substituer librement quelqu'un, il se trouve que la personne dont il a fait choix était *"notoirement incapable ou insolvable"* (art. 1994, C. civ.). A cet égard, l'article 182 susdit est assez symptomatique du devoir qui pèse sur le transitaire. Ce texte prescrit que le transitaire est tenu d'exécuter le mandat *"personnellement, à moins qu'il ne soit autorisé à le transférer à un tiers, qu'il y soit contraint par les circonstances ou que l'usage permet une substitution de pouvoir"*.

⁹⁵ Cass. com., 24 mars 2004, in DMF 2004, 913, obs. P. Pestel-Debord.

⁹⁶ Pour des exemples de ces fautes, voir : Ph. Delebecque, Droit maritime, op. cit., p. 389, n° 607 : c'est par exemple le fait de ne pas transmettre au consignataire les instructions concernant la chaîne du froid et de ne pas s'être assuré qu'elles avaient été appliquées, le fait de négliger de prendre des réserves contre le bord au moment où il a reçu les marchandise pour le compte de son mandant (**compléter avec ma thèse et la jurisprudence récente**).

Un arrêt de la Cour d'appel de Versailles du 23 mai 1996 rappelle opportunément ses principes. D'après cet arrêt, l'opérateur portuaire qui, conformément au mandat reçu, a placé la marchandise sous douane et l'a remise au transporteur choisi par son mandant n'est pas responsable du fait que la marchandise n'ait pas été chargée sur le navire désigné ([chercher les références ; voir Lamy transport](#)).

Par ailleurs, le transitaire peut également engager sa responsabilité à l'égard des tiers. Comme tout mandataire, il est comptable des fautes délictuelles ou quasi-délictuelles qu'il peut commettre au préjudice des tiers dans l'exercice de sa mission, soit spontanément, soit sur instruction de son mandant⁹⁷.

Une fois sa responsabilité reconnue, le transitaire bénéficie des mêmes plafonds de réparation et est déchu de ces plafonds dans les mêmes conditions que le transporteur maritime (art. 640).

3/ Contentieux dans le contrat de transit

Les actions contre le transitaire sont prescrites dans les mêmes conditions que les actions intentées contre le transporteur maritime (art. 642, § 1^{er}) : le délai de prescription est de deux ans à compter du jour de la livraison ou, si les marchandises n'ont pas été livrées ou ne l'ont été que partiellement, à partir du jour où elles auraient dû être livrées, étant rappelé que le "dies aquo" ne compte pas. Il s'agit d'un délai préfix, puisque ce délai ne peut être ni suspendu ni interrompu. Mais, les prorogations conventionnelles de ce délai - appelées report de prescription - sont admises (art. 562).

Le tribunal compétent pour se prononcer sur les actions engagées contre le transitaire est, au choix du demandeur, celui dans le ressort duquel se trouve :

- soit le domicile du transitaire ;
- soit le port où le transitaire reçoit les marchandises, le port où il les livre, ou le port où il effectue les opérations les concernant (art. 641, § 2).

Cette liste est limitative, puisqu'aucune action judiciaire contre le transitaire ne peut être valablement engagée devant un tribunal autre que ceux énumérés ci-avant (art. 641, § 3).

B - Entrepreneur de transport multimodal ou commissionnaire de transport

Le statut de l'entrepreneur de transport multimodal est défini par l'article 642 du Code, texte qui revoit, s'agissant du régime juridique applicable à cet "ensemblier du transport", à l'Acte n° 4/96-UDEAC-611-CE 31 du 5 juillet 1996 portant Convention inter-Etats de transport multimodal de marchandises en zone CEMAC.

Aux termes de l'article 642 susvisé, *"l'entrepreneur de transport multimodal est toute personne physique ou morale chargée d'organiser le déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre en ayant recours à au moins deux de transport différents sur la base d'un contrat unique. Il*

⁹⁷ Cass. com., 24 févr. 1982, in DMF 1983, 84 ; Cass. com. 29 févr. 2000, in DMF 2000, 448, obs. J.P. Rémerly.

agit en son nom et pour son compte propre, en tant qu'entité juridique autonome, et assume la responsabilité de l'exécution du contrat".

On reconnaît là la définition du commissionnaire de transport du droit français, telle qu'elle s'évince de la doctrine⁹⁸ et de la jurisprudence, à ceci près que le commissionnaire de transport n'agit pas pour son compte personnel, mais pour le compte de son commettant. Cette définition comporte donc, à n'en pas douter, une scorie qu'il faudra rectifier lors du prochain dépoussiérage du Code. Elle est moins pertinente que celle qui est prévue par l'article 2 § 3 de l'Annexe à l'Acte n° 3/98-UDEAC-648-CE-33 portant réglementation des conditions d'exercice des professions maritimes et des auxiliaires de transports en UDEAC/CEMAC. En effet, d'après ce texte, est commissionnaire de transport "*toute personne physique⁹⁹ ou morale chargée d'organiser ou de faire organiser, sous sa responsabilité, les opérations d'acheminement des marchandises selon les modes de son choix pour le compte d'un commettant*". Cette définition est voisine de celle qui résulte des articles 192 et 204 de l'Acte uniforme OHADA relatif au droit commercial général. L'article 192 définit le commissionnaire en général comme "*un professionnel qui, moyennant le versement d'une commission, se charge de conclure tout acte juridique en son propre nom mais pour le compte du commettant qui lui en donne mandat*". Quant à lui, l'article 204 se charge de définir le commissionnaire de transport, alors dénommé "*commissionnaire expéditeur ou agent de transport*". En vertu de ce texte, le commissionnaire de transport est l'intermédiaire qui, "*moyennant rémunération et en son propre compte, se charge d'expédier ou de réexpédier les marchandises pour le compte de son commettant*"¹⁰⁰.

De fait, que demande-t-on au commissionnaire de transport si ce n'est d'organiser un transport de bout en bout, sous sa responsabilité, en utilisant les voies et moyens de son choix, pour le compte de son client¹⁰¹ ? Aussi bien, l'article L. 1411-1 du Code des transports en France définit le commissionnaire de transport comme la personne qui organise et fait effectuer, sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises selon les modes de son choix **pour le compte d'un commettant** (voir ma thèse et mon exposé sur l'ETM)¹⁰², lequel est

⁹⁸ A cet égard, l'œuvre du doyen Rodière est gigantesque (citer des études de ce dernier).

⁹⁹ Il s'agit de l'entrepreneur dont le statut résulte des articles 30 et ss. de l'Acte uniforme OHADA relatif au droit commercial général dans sa version issue de la révision du 15 décembre 2010. L'article 30 de cet acte uniforme définit l'entrepreneur comme "*un entrepreneur individuel, personne physique qui, sur simple déclaration prévue dans le présent Acte uniforme, exerce une activité professionnelle civile, commerciale, artisanale ou agricole*".

¹⁰⁰ Sur la notion de commissionnaire de transport en droit OHADA, voir : E. Kenguep, Le commissionnaire de transport est-il le mandataire de son commettant ? : une occasion manquée pour le législateur OHADA, in <http://revue.ersuma.org/no-1-juin-2012/doctrine-12/LE-COMMISSIONNAIRE-DE-TRANSPORT>.

¹⁰¹ Sur la notion d'entrepreneur de transport multimodal, considéré en France comme le commissionnaire de transport, voir : P. Bonassies, Les acteurs du transport maritime et du transport multimodal, in Compte-rendu des travaux du séminaire sur le transport multimodal transmaritime tenu à l'IMTM à Marseille en décembre 1988, p. 230.

¹⁰² Ph. Delebecque, Droit maritime, op. cit., p. 390, n° 608 ; Cass. com., 27 nov. 2012, in RDT 2013, 23, obs. Ch. Paulin. A noter que le contrat-type de commission de transport (cf. Décret n° 2013-93 du 5 avr. 2013) s'en

généralement un expéditeur, vendeur ou acquéreur de la cargaison, ou un donneur d'ordre. Du fait que le commissionnaire agit en son nom propre, il apparaît très souvent comme chargeur au connaissance et partant comme le cocontractant direct du transporteur. Cet administrateur, ainsi que la facturation forfaitaire et globale de ses prestations, sont assez révélateurs de la qualité de commissionnaire de transport et permettent de le distinguer de son homologue de l'interface portuaire qu'est le transitaire. Mais, le critère déterminant de la qualification juridique de cet architecte du transport demeure la liberté des voies et moyens, liberté dont ne jouit pas le transitaire, lequel agit conformément aux instructions de son mandant (**voir ma thèse**).

La Convention inter-Etats de transport multimodal ne régissant que les opérations de transport multimodal internationales, il convient d'étudier le statut juridique de l'entrepreneur de manutention en droit interne et en droit CEMAC.

1 / L'entrepreneur de transport multimodal en droit interne : le commissionnaire de transport

En droit interne, c'est-à-dire pour les opérations de transport multimodal qui sont entièrement effectuées sur le territoire d'un Etat membre de la CEMAC, les articles 96 et suivants du Code de commerce français relatifs au commissionnaire de transport demeurent au goût du jour.

D'après les textes susvisés :

- Le commissionnaire de transport est garant de l'arrivée des marchandises dans les délais prévus, sauf stipulation contraire dans la lettre de voiture ou force majeure (art. 96) ;
- Il est garant des pertes et avaries survenues aux marchandises et effets, s'il n'y a pas de stipulation contraire dans la lettre de voiture ou force majeure (art. 97) ;
- Il est garant du fait de ses substitués, c'est-à-dire du fait des commissionnaires intermédiaires, transporteurs et autres opérateurs auxquels il a recours pour l'exécution du contrat (art. 99).

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

Il résulte de l'ensemble de ces textes qu'il pèse sur le commissionnaire de transport une responsabilité extrêmement lourde. D'une part, il est tenu d'une obligation de résultat, ce qui veut dire que, contrairement à son alter ego de l'interface portuaire qu'est le transitaire, le commissionnaire de transport de transport supporte une responsabilité de plein droit, laquelle a pour corollaire la présomption de responsabilité qui l'accable. Dès lors qu'il a reçu une marchandise sans pouvoir, à l'issue du transport, la délivrer dans l'état et la quantité où il l'avait reçue au départ, ou dans le délai convenu, sa responsabilité est engagée de ce seul

tient à cette définition traditionnelle du commissionnaire. Sur les innovations introduites par ce contrat-type, voir : Ph. Delebecque, Droit maritime, op. cit., p. 394, n° 612.

fait¹⁰³. Il ne peut se contenter de démontrer qu'il a été diligent, que lui-même, ses préposés, mandataires ou sous-traitants n'ont pas commis de faute - sauf si sa responsabilité personnelle est en jeu. Pour se libérer, il doit faire une démonstration positive quant au pourquoi du dommage, justifiant ainsi que celui-ci a pour origine une des causes exonératoires classiques qui lui sont ouvertes par la loi (force majeure, vice propre de la chose et faute du chargeur/destinataire). Il ne jouit donc pas du bénéfice du doute.

Mais, bien que les textes le déclarent garant, il est seulement responsable d'un transport, puisqu'il ne répond pas de la force majeure¹⁰⁴.

Ces règles sont rigoureusement appliquées par le tribunal de grande instance du Wouri à Douala dans son jugement civil n° 569 rendu le 16 juillet 2004 dans l'affaire opposant les sociétés Cotontchad et Star Nationale¹⁰⁵ à Saga Cameroun et ex-Régie Nationale des Chemin de Fer du Cameroun (Régifercam - devenue Camrail) (inédit).

Les faits sont relativement simples. La société Cotontchad s'est fait expédier, du port du Havre à destination de Moundou (Tchad) via le port de Douala, une importante cargaison de pièces détachées, de matériels de rechange et d'entretien empotés dans un conteneur. A l'arrivée de cette cargaison au port de Douala, elle est réceptionnée par la société Saga Cameroun, laquelle est chargée d'en organiser le transport terminal. C'est dans ces conditions que la société Saga Cameroun remet le conteneur renfermant cette marchandise à la Régifercam en vue de son transport par voie ferrée jusqu'à Ngaoundéré.

La Régifercam a pris en charge la marchandise sans émettre la moindre réserve ; ce qui, de toute évidence, signifie qu'elle a reçu cette marchandise dans l'état et la quantité portés sur les documents de transport.

Lors de la réception de la marchandise à Ngaoundéré par les soins de Saga Cameroun en vue de son post-acheminement final par voie routière (camionnage) jusqu'à Moundou en République du Tchad, il a été constaté que le toit du conteneur avait été coupé et qu'un certain nombre de colis avait été ouvert et leur contenu pillé.

Par correspondance en date du 16 juin 1998, Saga Cameroun a protesté solennellement contre ces incidents auprès de la Régifercam.

Au lieu de destination finale à l'usine Cotontchad, ces dommages ont été derechef constatés et confirmés par un procès-verbal d'Huissier. Devant le refus des sociétés défenderesses de régler ce

¹⁰³ Pour une application de cette règle en droit camerounais, voir : jugement civil n° 355 du 19 août 1985, TGI de Douala, aff. Madame NIAT Julienne c/ Sté des Ets MORY (inédit) : responsabilité de la Sté MORY, agissant en qualité de commissionnaire de transport, pour vol des effets de Madame NIAT survenu dans ses magasins, en application de l'article 98 du Code de commerce

¹⁰⁴ Sur la question, voir : G. Ngamkan, Le cadre juridique du transport multimodal international de marchandises – L'exemple du Cameroun, thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille 1993, vol. I, p. 113. Du reste, l'article 205 de l'Acte uniforme précité est assez révélateur sur ce point, puisqu'il précise que le commissionnaire "**répond**..." ; ce qui signifie, en rigueur de termes, qu'il est responsable.

¹⁰⁵ L'auteur de cette étude précise qu'il a été le Conseil des sociétés demanderesses, à savoir Cotontchad et Star Nationale.

litige par voie transactionnelle, subrogée dans les droits de son assurée la société Cotontchad, la Star Nationale a saisi le tribunal de grande instance du Wouri à Douala, lequel est entré en voie de condamnation contre Saga Cameroun, la Régifercam ayant été mise en liquidation dans l'intervalle ; ce qui interdisait toute poursuite judiciaire à ce encontre.

Voici ce que retient le tribunal :

"Le commissionnaire de transport se définit en droit comme toute personne physique ou morale chargée d'organiser ou de faire exécuter sous sa responsabilité les opérations d'acheminement des marchandises selon les modes de son choix pour le compte du commettant ;

Il n'est pas contesté aux débats que la société SAGA dont le nom figure sur le connaissement relatif aux marchandises litigieuses comme destinataire, les a effectivement réceptionnées à Douala et s'est chargée de les faire acheminer par la voie ferrée à Ngaoundéré, puis de les transporter jusqu'à leur destination finale ;

Il apparaît aisément que cette société a eu les coudées franches quant à l'acheminement des marchandises susvisées et que ces prérogatives sont caractéristiques de la qualité de commissionnaire ;

Il ressort des dispositions des articles 96 et suivants de la loi du 7 décembre 1850 portant Code de commerce que le commissionnaire est garant des avaries et pertes des marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture ou force majeure ;

Ces dispositions érigent, tel que soutenu par les demanderesses, le principe de la présomption de responsabilité du commissionnaire en cas de survenance de pertes ou d'avaries de marchandises, son exonération ne pouvant résulter que d'une stipulation expresse ou par l'effet d'une force majeure ;

Les mêmes dispositions n'ouvrent aucunement la porte, contrairement à ce qui est soutenu par la société SAGA, à une incursion dans les rangs des transporteurs auxquels elle a confié l'exécution d'une portion du transport pour déterminer comme responsable celui ayant exécuté la partie de transport au cours de laquelle les pertes ou les avaries sont survenues ;

Les pertes des marchandises appartenant à la société CotonTchad ont été relevées par la société Saga qui dans sa lettre du 10 juin 1998 adressée à la Régie Nationale des Chemins de Fer du Cameroun, a formulé des réserves en soulignant la destruction de huit cartons et la vacuité de deux cartons, et par le propriétaire susnommé qui a fait procéder à un constat d'huissier suivant procès-verbal du 23 juin 1998 eu maître MBAISSIBE DENENODJI, Huissier de justice intérimaire près le Tribunal de Première Instance se Moundou au Tchad ;

Dès lors que la société SAGA ne se prévaut pas d'une exonération conventionnelle et n'invoque pas non plus un cas de force majeure, il y a lieu de relever qu'au regard des dispositions du Code de commerce ci-dessus mentionnées, elle assume pleinement la responsabilité de la perte de marchandises susdites".

D'autre part, le commissionnaire de transport est assujéti à une responsabilité exorbitante de droit commun - qui est sans doute la rançon de son super-privilège ou de la grande liberté dont il jouit dans l'organisation du transport. Il n'est pas seulement responsable de son fait personnel, comme tout entrepreneur ou mandataire¹⁰⁶. Il est aussi responsable du

¹⁰⁶ Pour des exemples de fautes personnelles, voir : Cass. com., 14 mai 2002, in DMF 2002, 620 : commissionnaire ayant accepté un chargement en pontée contrairement aux instructions de son mandant ;

fait des opérateurs et agents auxquels il a recours dans l'exécution du contrat de commission¹⁰⁷, "*sauf clause contraire*". La faute du voiturier n'est pas pour lui ce fait d'un tiers qui équivaut à la force majeure et libère le débiteur. Dans ce dernier cas, sa responsabilité est calquée sur celle de son substitué. Il bénéficiera ainsi des plafonds d'indemnité et des causes d'exonération applicables à ce dernier¹⁰⁸, lesquels n'ont pas évidemment voix au chapitre lorsque sa responsabilité personnelle est en cause. Dans le premier cas, c'est-à-dire en cas de responsabilité pour fait personnel, sa responsabilité est analogue à celle d'un mandataire (art. 97-98, C. com.) et s'apprécie suivant les principes généraux des articles 1137 et 1992 du Code civil. Il est responsable contractuellement tant à l'égard de son client - donneur d'ordre - qu'à l'égard du destinataire¹⁰⁹ des choix qu'il effectue, notamment s'il choisit un moyen de transport inadéquat ou s'il s'adresse à un transporteur incompetent, négligent ou insolvable.

Quelque écrasante qu'elle soit, la responsabilité du commissionnaire de transport n'est cependant pas sans borne¹¹⁰. Son régime de responsabilité n'est pas d'ordre public. En effet, la loi Rabier, qui interdit au transporteur les clauses d'exonération, ne le concerne pas. Une large liberté lui est donc reconnue, puisqu'il peut s'exonérer ou limiter sa dette réparation¹¹¹ par une clause de connaissance. La validité d'une telle clause n'est pas discutée, à condition qu'elle ait été portée à la connaissance de son client et que celui-ci l'ait acceptée au plus tard au moment de la conclusion du contrat¹¹².

Cass. com., 26 avr. 1984, in DMF 1985, 331 : commissionnaire qui, connaissant la valeur de la marchandise, n'a pas moins omis d'en faire état.

¹⁰⁷ TGI de Douala, jugement civil n° 160 du 17 février 1986 aff. Cie d'Assurances Navigation et Transport c/ SOGETRANS, Transporteur SOTIRION, SOCOAPO-CAMEROUN : responsabilité de la SOCOAPO, intervenant comme commissionnaire de transport, du fait de ses substitués, par application de l'article 99 du Code de commerce (inédit) ; TGI de Douala, jugement civil n° 193 du 18 mars 1985, aff. Cie LA CONCORDE c/ Félix DAMIAN, SOGETRANS, Sté PANTECO BANGUI (inédit) : responsabilité de la SOGETRANS, agissant en qualité de commissionnaire de transport, du fait du transporteur routier Félix DAMIAN, en vertu de l'article 99 du Code de commerce.

¹⁰⁸ Pour le cas d'un commissionnaire bénéficiant de la limitation légale de réparation du transporteur maritime, voir : Cass. com., 17 déc. 2002, in DMF 2003, 151, obs. Tassel. A noter que la faute inexcusable du transporteur maritime rejaillit sur le commissionnaire et le prive de la limitation : Cass. com., 27 oct. 1998, in DMF 1998, 1129, rapp. J.P. Réméry et obs. P. Bonassies. De même, le commissionnaire de transport n'est pas admis à se prévaloir de la limitation de responsabilité de l'armateur, car celle-ci est conçue pour les armateurs et uniquement pour les armateurs, lesquels affrontent les risques de la navigation maritime : Paris, 17 oct. 2007, in DMF 2008, 250, obs. O. Cachard ; DMF 2008, H.S., n° 61, obs. P. Bonassies.

¹⁰⁹ Cass., 4 mai 1982, in Bull. civ., IV, n° 151.

¹¹⁰ Comme l'a rappelé la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, le contrat de commission ne peut être assimilé à une assurance tous risques. Voir : Aix-en-Provence, 18 vr.1975, in B.T. 1975, 383 et 29 mars 1988, in B.T. 1988, 680.

¹¹¹ Pour un exemple de clause limitative, voir : Cass. com., 11 juin 1966, in DMF 1997, 122, obs. G. Tantin.

¹¹² Cass. com., 21 juin 1960, in DMF 1960, 661 ; Rouen, 13 déc. 1984, in B.T ; 1985, 286 ; Paris, 21 mars 1985, in Rev. Scapel 1985, 25.

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

De même, responsable au premier chef du préjudice découlant du transport qu'il a librement organisé, le commissionnaire de transport dispose d'un recours subrogatoire contre le transporteur responsable, recours qui lui permet d'être rétabli dans ses droits¹¹³. Toutefois, le commissionnaire de transport n'a qualité pour agir que s'il a défrayé le réclamant ou s'est engagé à le faire. A défaut de quoi, cette action serait irrecevable pour absence de qualité et sera sans effet interruptif sur la prescription. Pour autant, la consécration et le regain de vitalité récents des actions préventives conduit une doctrine avisée se demander si cette solution est encore d'actualité¹¹⁴.

Par ailleurs, le commissionnaire dispose, sur les marchandises qu'il détient de bonne foi, d'un privilège spécial qui garantit toutes les créances sur son commettant, même afférentes à des opérations de commission antérieures (art. 95, C. com.). C'est le super-privilège du commissionnaire tant convoité de ses pairs.

Par ailleurs, l'action en responsabilité contre le commissionnaire se prescrit par un an, à compter de la livraison ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à compter de la date à laquelle elles auraient dû être livrées (art. 108, C. com.). Quant aux actions récursoires, elles doivent être intentées dans un bref délai : ce délai est d'un mois en matière terrestre (art.108, al.4, C.com.) et de quatre-vingt-dix jours en matière maritime (art. 563, Code CEMAC), étant précisé qu'il court à partir de la date à laquelle la personne qui demande garantie a soit réglé la réclamation à l'amiable, soit reçu signification de l'assignation, selon l'évènement qui survient en premier. Mais, s'il s'agit d'un transport routier ou aérien international, l'action récursoire doit être intentée dans le délai d'un an, dans le premier cas, et dans le délai de deux ans, dans le second. Car, l'Acte uniforme OHADA relatif contrats aux contrats de transport routier de marchandises et la Convention de Montréal ne prévoient aucun délai spécial pour les actions récursoires¹¹⁵. La situation en est fondamentalement différente en droit CEMAC.

2/ L'entrepreneur de manutention en droit CEMAC

En droit CEMAC, l'entrepreneur de transport multimodal – alias ETM – est soumis au régime juridique prévu par la Convention inter-Etats de transport multimodal de marchandises en zone CEMAC¹¹⁶ – que nous désignerons dans la suite de l'exposé Convention TM/CEMAC. C'est du moins ce qui ressort de l'article 642 § 3 du Code communautaire de la marine marchande. Cette

¹¹³ Cass. com., 5 oct. 2010, in DMF 2011, H.S. n° 15, n° 81.

¹¹⁴ Ph. Delebecque, Droit maritime, op. cit., p. 393, n° 611, faisant référence à l'éditorial de la Gazette CAMP n° 28, (à chercher.....).

¹¹⁵ Sur la question, voir notre thèse précitée, p. 177 et ss.

¹¹⁶ Pour une étude détaillée de la Convention TM/CEMAC, se reporter à notre étude intitulée : "Le cadre juridique du transport multimodal international de marchandises en Afrique centrale", in Revue Scapel 2006, 172 ; JPA 2005, 384.

convention est largement inspirée de la Convention de Genève du 24 mai 1980 sur le transport multimodal international de marchandises¹¹⁷. Et, comme celle-ci, celle-là ne régit que le transport multimodal international, c'est-à-dire au transport effectué par au moins deux modes de locomotion différents, sur la base d'un contrat de transport multimodal unique, lorsque le lieu de prise en charge et le lieu de livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un, au moins, est membre de la CEMAC. Mais, cette convention est, sans conteste, applicable au transport multimodal inter-Etats, lequel s'effectue entre deux Etats membres. Car, pareil transport est indéniablement un transport international.

La responsabilité de l'ETM et le contentieux du transport multimodal seront successivement examinés.

a) La responsabilité de l'ETM

En vertu de l'article 16 § 1^{er} de la Convention TM/CEMAC, "*l'entrepreneur de transport multimodal est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, ainsi que du retard à la livraison, si l'évènement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 15, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne visée à l'article 17 ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences*".

Au sens de l'article 15, texte qui fixe la durée de la responsabilité de l'ETM, les marchandises sont sous la garde de ce dernier à partir du moment où il les prend en charge jusqu'au moment où il en effectue la livraison.

De même, les autres personnes visées à l'article 17 et dont l'ETM est responsable sont les sous-traitants de ce dernier, lesquels sont notamment les transporteurs unimodaux, les entreprises de manutention, d'entreposage, de groupage – que les Règles de Rotterdam définissent comme étant les parties exécutantes¹¹⁸ – qui permettent la réalisation du transport multimodal.

La formule de l'article 16 § 1^{er} est manifestement celle des Règles de Hambourg en matière maritime (art. 5 § 1^{er}) à laquelle ont été habitués les Etats membres de la CEMAC et le Cameroun en particulier en tant qu'Etat contractant à cette convention. C'est aussi la formule de la Convention de Genève de 1980 sur le transport multimodal (art. 16 § 1^{er}) et de celle de Varsovie en matière aérienne (art. 20), à ceci près que cette dernière convention vise les mesures "nécessaires" tandis que les autres instruments se réfèrent à de mesures "raisonnables".

¹¹⁷ Pour une étude approfondie de cette convention, voir notre thèse op.cit. ; voir aussi : A. Valier : La Convention de la CNUCED du 24 mai 1980 sur le transport multimodal de marchandises, thèse Université d'Aix-Marseille, 1983 ; G. Tantin : La Convention des Nations sur le transport multimodal international de marchandises, in Jurisclasseur com. 1988, fasc. 855. Et, pour une approche plus globale du transport multimodal, voir : P. Bonassies : Le transport multimodal transmaritime : approche juridique, in Annales IMTM 1988, 93 ; C. Scapel : Le commissionnaire de transport et le transport multimodal transmaritime, Exposé présenté au Séminaire organisé par l'IMTM de Marseille, 7 déc. 1988, in Compte-rendu des travaux, p. 36.

¹¹⁸ Voir art. 1^{er} § 6 des Règles de Rotterdam.

Il suit de là que l'ETM supporte une responsabilité de plein droit par cela seul qu'il est responsable du seul fait de la survenance de la perte, de l'avarie ou du retard¹¹⁹. Pour se défaire de cette responsabilité, il doit démontrer que lui-même, ses préposés, mandataires ou sous-traitants "*ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences*".

Lorsque l'ETM est reconnu responsable, la réparation qui lui incombe est limitée par un plafond de valeur. Comme la Convention des Nations Unies de 1980 (art. 18 et 19), la Convention TM/CEMAC retient un double système de plafonnement (art. 19) : la réparation uniforme et le système "réseau" dit network system.

Dans le système uniforme, on fait peu de cas du régime propre au transporteur sur le trajet duquel le dommage s'est produit ou, plus exactement, on n'en tient compte que de façon secondaire. En revanche, dans le système "réseau", la responsabilité de l'ETM est tributaire du lieu de la survenance du dommage. On lui applique alors la limite de réparation qu'aurait pu bénéficier le transporteur responsable du préjudice.

Dans la mise en œuvre du système uniforme, la Convention TM/CEMAC établit trois plafonds différents en fonction du type de préjudice.

Pour les pertes ou avaries, lorsque le transport multimodal comporte une phase maritime ou fluviale, l'article 19 § 1^{er} limite la réparation de l'ETM à une somme ne dépassant pas 2 000 F CFA (environ 3,05 €) par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, montant ridiculement bas en l'état des plafonds retenus dans les autres conventions internationales en matière de transport¹²⁰. Lorsque le transport multimodal ne comporte pas une phase de cette nature, la réparation due par l'ETM ne peut excéder 8500 F CFA (12,96 €) par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou avariées (art. 19 § 3).

Pour le retard à la livraison, la limitation de la réparation à la charge de l'ETM correspond à deux fois et demi le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard (art. 19 § 4).

A noter qu'il n'est pas possible, en cumulant l'indemnité due pour la perte ou l'avarie et l'indemnité due pour le retard, de crever le plafond qui serait applicable en cas de perte totale. Il y a donc un plafond aux plafonds.

¹¹⁹ En faveur de cette interprétation : C. Scapel : Les réformes apportées par les Règles de Hambourg à la responsabilité du transporteur maritime, in *Revue Scapel* 1992, p. 113, n° 8 ; P. Bonassies : Les Règles de Hambourg, in *Cahiers de la documentation de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille*, P. 10, n° 19 ; V. E. Bokalli : La protection des chargeurs à travers les Règles de Hambourg, in *DMF* 1997, 237 ; A. Sériaux : La faute du transporteur, 2^e éd. *Economica*, 1998, p. 81, n° 106 ; A. Valier, *op.cit.*, p. 88 ; G. Ngamkan : Le cadre juridique du transport international de marchandises en Afrique centrale, *op. cit.*, p. 179, n° 29.

¹²⁰ A titre exemplatif, la Convention de Genève de 1980 sur le transport multimodal prévoit deux limites : 920 DTS (environ 842 €) par colis et 2,75 DTS (environ 2,52 €), la limite la plus élevée étant applicable. Quant à elles, les Règles de Rotterdam prévoient 875 DTS par colis et 3 DTS par kilogramme, la limite la plus élevée étant retenue.

Le système uniforme que nous venons de présenter cohabite avec le système réseau. S'inspirant de l'article 19 de la Convention de Genève sur le transport multimodal, la Convention TM/CEMAC prévoit qu'en cas de localisation du dommage sur un parcours déterminé du transport multimodal, si la Convention internationale ou la loi nationale applicable au transport modal en cause fixe, une limitation de réparation plus élevée que celle de 2 DTS (2 000 F CFA pour le transport multimodal transmaritime et 8 500 F CFA pour le transport multimodal transroutier ou transaérien), c'est cette limitation plus élevée qui recevra application pour les pertes et dommages.

Ces plafonds de réparation sont impératifs. En effet, contrairement au commissionnaire de transport du droit interne, l'ETM ne peut stipuler des limitations de réparation inférieures au montant prévu par la Convention. Toutefois, cette interdiction ne joue qu'à sens unique, puisque la validité de la clause par laquelle l'ETM accroîtrait sa responsabilité ne souffre pas discussion.

Par ailleurs, l'ETM est déchu du droit de limiter sa dette de réparation s'il est établi que le dommage résulte de sa faute intentionnelle ou de sa faute inexcusable, lesquelles sont définies de façon classiques (art. 22 § 1^{er}).

La même déchéance s'applique aux préposés, mandataires et sous-traitants de l'ETM (art. 22 § 2), étant constant que le dol ou la faute inexcusable de ces derniers ne prive pas l'ETM du droit de plafonner la réparation qui lui incombe.

b) Le contentieux du transport multimodal

Toute personne qui entend intenter une action, devant un tribunal étatique ou arbitral, doit respecter un certain nombre de délais. Elle doit, en outre, porter son action devant la juridiction compétente.

Les délais à observer sont de trois types : les délais de réserve, un délai de notification préalable et un délai de prescription.

Les délais de réserve varient suivant que l'initiative de l'action est prise par le destinataire ou l'ETM. Lorsque c'est le destinataire, il doit émettre des réserves immédiatement et au plus tard le premier jour ouvrable suivant la livraison s'il s'agit d'une perte ou d'un dommage apparent. Ce délai est porté à six jours s'il s'agit d'un délai ou d'un dommage non apparent (art. 24 § 1 et 2). Le défaut de réserves est sanctionné par une présomption de livraison conforme en faveur du transporteur pour les pertes ou dommages aux marchandises. Pour le retard à la livraison, l'ayant droit à la marchandise doit donner avis à l'ETM dans le délai de 60 jours qui suivent la livraison, à défaut de quoi son action contre l'ETM est éteinte.

Dans l'hypothèse où l'ETM prend l'initiative de l'action, il doit donner avis par écrit dans les 90 jours consécutifs suivant la perte ou le dommage ou la livraison des marchandises si elle intervient après (art. 24 § 6). L'inobservation de cette formalité est sanctionnée par une présomption de livraison conforme.

S'agissant du délai de notification préalable, celui-ci est de 6 mois à compter du lendemain du dernier jour auquel les marchandises ont été livrées ou auraient dû l'être en cas de garde (art. 25 § 2). En effet, l'article 25 § 1^{er} prévoit que toute action dérivant d'un contrat de transport multimodal

est prescrit après 6 mois s'il n'y a pas eu de réclamation écrite dans ce délai. Ce délai de 6 mois n'est pas à confondre avec les délais de réserves.

Quant à la prescription des actions découlant d'un transport multimodal, elle est de 2 ans à compter du lendemain du jour de la livraison ou, si celle-ci n'a pas lieu au lendemain du dernier jour où elle aurait dû intervenir (art. 25 § 2). Mais, le demandeur doit auparavant avoir formulé une réclamation écrite – indépendante des réserves – dans le délai de 6 mois.

Les actions récursoires sont possibles, même après l'expiration du délai de prescription, à condition qu'elles soient intentées dans le délai de 90 jours à compter de la date à laquelle le demandeur à l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de la réclamation.

Pour ce qui se rapporte aux juridictions compétentes, les parties peuvent recourir aussi bien aux tribunaux judiciaires (art. 26) qu'aux tribunaux arbitraux (art. 27).

En tous les cas, le demandeur a un large éventail de choix. Sous réserve de respecter l'organisation judiciaire de l'Etat où il entend porter son action, il peut agir devant le tribunal dans le ressort duquel se trouve :

- l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle ;
- le lieu de conclusion du contrat ;
- le lieu de prise en charge des marchandises ou celui de leur livraison ; ou
- tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport.

Ces choix sont rigoureusement limités, le demandeur ne pouvant saisir une juridiction en dehors de celles qui sont énumérées ci-devant. Cependant, tout accord d'élection de for ou tout compromis d'arbitrage conclu après la naissance du litige est valable.

En tout état de cause, les juridictions saisies sont tenues d'appliquer la Convention TM/CEMAC.

CONCLUSIONS

Pour terminer avec l'étude du Titre IV du Livre V, nous observerons, non sans regret, que pour aucune des professions visées, il n'est fait cas des limitations d'indemnité, pas plus d'ailleurs qu'il n'est prévu des règles relatives à la prescription, si l'on fait abstraction du cas des consignataires - de navire et de la cargaison. Il s'agit là d'une lacune considérable qu'il faudra absolument combler sans délai. Quelques pistes d'action peuvent être suggérées ici.

Le régime de responsabilité de ces auxiliaires devra être aussi proche que possible de celui du transporteur maritime - principal acteur du domaine portuaire - pour obvier aux subtilités captieuses de certains plaideurs qui, pour n'avoir aucune action contre l'auxiliaire portuaire, tentent de se placer sur le terrain extra-contractuel pour agir contre lui. Du reste, c'était l'objectif visé par le législateur français dans sa réforme de 1966 : "*celui d'une harmonisation de toutes les règles de responsabilité en matière de contrat de transport quel que soit le responsable recherché (transporteur, entrepreneur de manutention, consignataire de navire ou de la cargaison)*". Aussi, serait-il judicieux de préciser, à l'instar de ce qui est stipulé pour le transporteur dans les Règles de Hambourg (art. 7) que les exonérations et limitations de responsabilité prévues au texte sont applicables "*que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement*", ou mieux encore, ce qu'énoncé

l'article 32 de la loi française précitée : "*quel que soit son fondement, l'action en responsabilité... ne peut s'exercer que dans les conditions et limites fixées au présent chapitre*".

Les plafonds d'indemnisation et la prescription des actions en responsabilité devront être ceux des Règles de Hambourg, afin d'harmoniser l'ensemble de la législation du secteur maritime. Car présentement, alors que l'action en responsabilité contre le transporteur maritime se prescrit par deux ans, le Code de commerce prévoit une prescription d'un an pour les actions dirigées contre le commissionnaire de transport et celle de dix ans pour les actions intentées contre le transitaire. La législation communautaire (art. 379, CMM UDEAC) adopte pour sa part, ainsi que nous l'avons souligné ci-devant, la prescription d'un an pour les actions engagées à l'encontre des consignataires et reste silencieuse quant à la prescription des actions engagées à l'encontre des autres auxiliaires maritimes. Devant ce vide juridique, une pratique prétorienne s'est instaurée, concernant l'entrepreneur de manutention, qui consiste à distinguer selon que l'action dirigée contre celui-ci a un fondement contractuel ou extracontractuel. Dans la première hypothèse, la prescription est de trente ans, tandis que dans la seconde elle est de dix ans (art. 189 bis, C. corn.).

Cette discordance est peu heureuse, dès lors qu'elle introduit un élément de complication tout à fait inutile dans la mise en oeuvre des actions en responsabilité. Le justiciable devra maîtriser tous ces arcanes procéduraux s'il ne veut être en proie aux maléices de la prescription. Sa situation est alors assurément inconfortable.

En conséquence de quoi, il sied de retenir, pour la constellation des professions maritimes et auxiliaires, la prescription de deux ans. Au surplus, celle-ci apparaît comme l'archétype de la prescription moderne. En effet, elle adoptée par la plupart des textes internationaux récents. C'est notamment le cas de la Convention d'Athènes sur le transport par mer des passagers et de leurs bagages (1974), des Règles de Hambourg (1978), de la Convention sur le transport multimodal international (1980), de la Convention de Vienne sur la responsabilité des exploitants des terminaux de transport (1991), du Projet marocain suscité, etc... La sécurité juridique des transactions y gagnerait forcément dans notre sous-région.

Puissent les modestes observations formulées par nos soins contribuer à doter les professions du secteur maritime d'un statut satisfaisant dans les Etats de la Communauté.