



# 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)

## LES REFORMES APORTEES AU DROIT MARITIME DE L'AFRIQUE CENTRALE PAR LE CODE COMMUNAUTAIRE DE LA MARINE MARCHANDE DE 2012

EXPOSE PRESENTE A L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'ACDM (ASSOCIATION  
CAMEROUNAISE DU DROIT MARITIME) DU 17 MARS 2016 0 L'HOTEL SAWA A  
DOUALA A 10 HEURES

**Par Gaston NGAMKAN**

Président de l'ACDM

Avocat au Barreau du Cameroun

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

Docteur en Droit (Université d'Aix-Marseille)

Consultant en législation des transports à la CEMAC

En sa séance du 22 juillet 2012 à Brazzaville, le Conseil des Ministres de l'UEAC (Union Economique de l'Afrique Centrale) a adopté le Règlement n° 08/12-UEAC-088-23 dont la teneur suit<sup>1</sup> :

***"Article 1<sup>er</sup> : Est adopté le Code communautaire de la marine marchande.***

***Article 2 : Le présent règlement, qui abroge toutes les dispositions antérieures contraires, entre en vigueur à la date de sa signature et sera publié au Bulletin Officiel de la communauté".***

Comme il est aisé de s'en convaincre à la lecture de ce Règlement, ce nouvel instrument portant droit uniforme en Afrique centrale est entré en vigueur depuis le **22 juillet 2012** ; ce qui signifie, que le Code issu de la réforme du 3 août 2001 a cessé de recevoir application depuis cette date<sup>2</sup>.

### **Quelles sont les réformes apportées par le nouveau Code par rapport au droit antérieur ?**

<sup>1</sup> Le même jour, le Conseil des Ministres a adopté le Règlement relatif au Code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC, règlement approuvé par les Ministre des transports de la CEMAC réunis en comité ad hoc le 16 février 2012 à Brazzaville.

<sup>2</sup> Le Code de 2001 avait remplacé le Code de la marine marchande de l'UDEAC du 22 décembre 1994, lequel était la toute première version de cet instrument communautaire.

D'un point de vue purement formel, le nouveau Code est beaucoup plus dense que le précédent. En effet, on passe de 610 à 800 articles ; ce qui laisse entendre que 190 nouveaux articles ont été ajoutés, sans compter que l'économie de certains anciens articles a été fondamentalement modifiée.

De même, le nouveau Code comporte un exposé de motifs qui ne fait pas grand mystère de ses ambitions de jeunesse, de modernité et d'actualité.

Le Code contient, par ailleurs, un index thématique qui en facilite l'usage au-delà de toute expression. L'on s'en souvient, en effet, retrouver un article dans le Code de 2001 relève du jeu de piste. Autant chercher une aiguille dans une botte de foin !

Sur le fond, le nouveau Code crée de profonds bouleversements sur des questions d'une importance cardinale. Cependant, le code n'innove pas moins sur des points d'une importance relative.

### **I - Changements significatifs opérés par le nouveau Code**

Les réformes majeures réalisées par le Code communautaire de la marine marchande de 2012 ont trait notamment :

- au régime du contrat de transport ;
- au statut des gens de mer (capitaine et marins) ;
- à la saisie conservatoire de navires.

Mais, elles concernent également la saisie-exécution – devenue la saisie-vente - des navires sous l'empire du nouveau code ; ce qui veut dire qu'à l'expression "saisie-exécution" figurant dans le Code de 2001, le nouveau code a substitué celle de "saisie-vente" consacré par l'Acte uniforme OHADA portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution. Simple phénomène de mode car, au fond, ce changement de terminologie est dépourvu de toute portée significative.

Dans le cadre de cette brève communication, je ne m'intéresserai pas au statut des gens de mer, lequel mérite à lui tout seul une étude approfondie, compte tenu de l'importance de la matière.

#### **A - Le régime du contrat de transport**

1° Le régime du contrat de transport n'est plus, comme dans l'ancien Code, calqué sur la Convention internationale sur le transport des marchandises par mer - dite Règles de Hambourg de 1978, mais est plutôt arrimé sur la nouvelle Convention des Nations Unies relative au contrat de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, Convention adoptée à New York le 11 décembre 2008 et plus couramment connue sous la dénomination de Règles de Rotterdam, dès lors que la cérémonie d'ouverture à la signature, laquelle a eu lieu le 23 septembre 2009, s'est tenue dans cette ville portuaire des Pays-Bas.

2° Plus exactement, le nouveau Code innove en matière de document de transport en prévoyant la possibilité d'émettre ce document par voie électronique (art. 516, litt. a). Essor du commerce électronique oblige. En outre, ce Code retient le principe de l'équivalence fonctionnelle entre le document électronique de transport et le document papier. L'article 516, litt. b) précise, en effet, que :

*"L'émission, le contrôle exclusif ou le transfert d'un document électronique de transport a le même effet que l'émission, la possession ou le transfert d'un document de transport".*

3° De même, le Code innove, de façon significative, relativement au régime de responsabilité du transporteur. Tout d'abord, ce régime ne s'applique plus uniquement à la phase maritime du transport, comme c'était le cas dans l'ancien Code et même dans les Règles de Hambourg, mais couvre également les pré et post acheminement, c'est-à-dire les segments terrestres ou aériens d'un transport maritime. D'où l'expression "maritime plus" utilisée pour dépeindre ce nouveau régime.

4° Par ailleurs, l'article 546 du Code prévoit un régime de responsabilité du transporteur plus précis et a priori fort complexe, puisqu'il allie plusieurs systèmes de responsabilité. D'après ce texte :

*"1. Le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'évènement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'es produit pendant la durée de sa responsabilité..."*

*2. Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité... s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute d'un de ses préposés, mandataires ou sous-traitants (présomption de faute) ;*

3. Le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité... si, au lieu de prouver l'absence de faute prévue au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué :

- a) "acte de Dieu" ;
- b) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- c) guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils ;
- d) restriction de quarantaine, intervention ou obstacles de la part d'Etats, d'autorités publiques, de dirigeants ou du peuple, y compris une immobilisation, un arrêt ou une saisie non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 547 ;
- e) incendie à bord du navire ;
- f) acte ou omission du chargeur, du chargeur documentaire, de la partie contrôlante ou de toute autre personne dont les actes engagent la responsabilité du chargeur ou du chargeur documentaire en vertu de l'article 557 ou 558 ;
- g) chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises réalisé en vertu d'une convention conclue conformément à l'article 524, paragraphe 2 sauf si le transporteur ou une partie exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire ;
- h) 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 des marchandises ;
- i) insuffisance ou défectuosité de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur ou en son nom ;
- j) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer ;
- k) mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer ;
- l) mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement ; ou
- m) actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 526 et 527" (présomption de responsabilité).

Le paragraphe 4 prévoit cependant la possibilité pour l'ayant droit à la marchandise de remettre en jeu la responsabilité du transporteur en prouvant sa faute ou celle d'un de ses préposés, mandataires ou sous-traitants, ou encore en démontrant qu'un événement ou une circonstance autre que ceux mentionnés ci-devant à l'article 546 paragraphe 3 a contribué à la perte, au

dommage ou au retard et si le transporteur ne peut prouver que cet évènement ou circonstance n'est pas imputable à sa faute (faute prouvée).

Ce système de renversement du fardeau de la preuve en faveur de l'ayant droit est également prévu par le paragraphe 5 de l'article 546, paragraphe qui se lit de la manière suivante :

*"Le transporteur est également responsable, nonobstant le paragraphe 3 du présent article, de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si :*

- a) l'ayant droit prouve que les événements ou circonstances suivants ont effectivement ou probablement causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont effectivement ou probablement contribué : i) le navire n'était pas en état de navigabilité ; ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné ; ou iii) les cales ou d'autres parties du navire où sont transportées les marchandises, ou les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels elles sont transportées, n'étaient pas appropriés ni en bon état pour leur réception, transport et conservation ; et*
- b) le transporteur ne peut prouver : i) qu'aucun des événements ou circonstances mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article n'a causé la perte, le dommage ou le retard; ou ii) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable conformément à l'article 525" (faute prouvée).*

Chacun le perçoit, outre de constituer un véritable patchwork alliant faute prouvée, présomption de faute et présomption de responsabilité, ce nouveau régime fait peser le fardeau de la preuve tantôt sur les épaules de l'ayant droit à la marchandise (chargeur ou destinataire), tantôt sur celles du transporteur, les deux parties pouvant se renvoyer mutuellement la balle ; ce qui a fait dire à certains commentateurs avisés que le régime de responsabilité du transporteur maritime, sous l'empire des Règles de Rotterdam, confinait à une véritable partie de "ping-pong juridique".

De fait, ce régime n'est guère qu'une codification de la pratique. A l'analyse, il clarifie plus qu'il ne complique le régime de responsabilité du transporteur maritime, notamment en apportant des précisions de taille sur des questions pratiques essentielles dont la réponse demeure incertaine sous l'empire des Règles de Hambourg - et donc du Code de 2001, et qui sont sujettes à des interprétations divergentes. A titre d'exemple, la question de savoir si, dans les Règles de Hambourg, la responsabilité du transporteur est fondée sur une présomption de faute ou sur une présomption de responsabilité divise la

doctrine, les éminents maritimistes ne parvenant pas à accorder leurs violons sur la question.

5° A côté du contrat de transport proprement dit, à l'imitation des Règles de Rotterdam, le nouvel instrument communautaire de la marine marchande prévoit la possibilité pour les parties de conclure, au lieu et place d'un contrat de transport classique soumis au régime impératif du Code, un contrat de volume laissé, sous certaines conditions, à la liberté des parties, celles-ci pouvant, pour ce type de contrat, "*prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans le Code*" (article 569, paragraphe 1<sup>er</sup>). Aussi bien, le régime juridique du contrat de volume est-il plus voisin de celui du contrat d'affrètement - matérialisé par la charte-partie - que de celui du contrat de transport classique donnant lieu à l'émission d'un connaissement.

Pour mémoire, le contrat de volume est défini à l'article 2 paragraphe 25 du Code comme "*le contrat qui prévoit le déplacement d'une quantité significative de marchandises, en plusieurs expéditions, pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette*".

Il n'est pas sans intérêt de préciser que, lors de la négociation des Règles de Rotterdam au sein du Groupe de travail III (Droit des transports) de la CNUDCI (Commission des Nations Unies sur le Droit Commercial International)<sup>3</sup>, cette question avait été âprement débattue. En effet, les Conseils des chargeurs (africains et même européens) ne voulaient pas entendre parler du contrat de volume par cela seul qu'ils estimaient que cette nouvelle forme de contrat pouvait receler de nombreuses chausse-trappes à leur détriment, les sociétés d'armement pouvant, à la faveur de la liberté contractuelle à outrance conférée aux parties, y insérer de larges clauses d'exonération.

Pour tout dire, les chargeurs estimaient que, derrière le contrat de volume, pouvait se tapir un contrat de transport déguisé favorable, au-delà de toute expression, au transporteur maritime et au préjudice des petits chargeurs notamment, lesquels ne disposent pas d'un pouvoir de négociation à l'avenant de celui détenu par les puissantes sociétés d'armement.

---

<sup>3</sup> Le soussigné a participé à la dernière session du Groupe de travail susdit, en qualité de porte-parole de la délégation camerounaise, à la demande du Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC).

C'est pourquoi, il avait été proposé, entre autres, de modifier la définition du contrat de volume prévu à l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 2 des Règles de Rotterdam, précisément en substituant à la locution "*quantité déterminée*", figurant dans cette définition, le mot "*quantité significative*". Comme il est aisé de le constater, c'est cette dernière expression qui a été retenue par le Code communautaire à l'effet de lénifier les effets pervers, la nocuité potentielle de ce type de relation contractuelle.

Cela dit, le contrat de volume est suffisamment encadré, notamment par l'article 569, afin de désamorcer les dérapages en la matière.

## **B - La saisie conservatoire de navires**

Sur la question, le nouveau Code intègre certaines précisions et innovations apportées par la Convention de Genève du 12 mars 1999 sur la saisie conservatoire de navires, texte de qualité en vigueur sur le plan international depuis le 14 septembre 2011<sup>4</sup>, la Convention originelle de Bruxelles du 10 mai 1952 - à laquelle le Cameroun est partie - étant devenue quelque peu surannée. Ici, les innovations concernent fondamentalement la liste des créances maritimes, laquelle est beaucoup plus complète dans la nouvelle convention, et la précision selon laquelle est assimilée à une créance maritime fondant la saisie une créance partiellement maritime (art. 149). Par suite, une créance partiellement maritime est de nature à motiver désormais une saisie conservatoire de navire dans la zone géographique de la CEMAC.

Les dispositions sur la saisie conservatoire sont, en outre, complétées par celles qui donnent la possibilité au tribunal de départager les parties litigantes, précisément lorsqu'elles n'arrivent pas à s'entendre sur l'importance et la forme de garantie à fournir pour libérer le navire saisi, étant précisé que, dans ce cas, le montant de la garantie ne peut excéder la valeur du navire (art. 146, § 2).

Par ailleurs, il est désormais permis à la personne qui a constitué une garantie en libération du navire de demander, à tout moment au tribunal compétent, de réduire, modifier ou annuler cette garantie, notamment si elle rapporte la preuve que celle-ci était manifestement excessive au regard du montant réel de la créance ou n'était pas appropriée, ou était injustifiée du fait que la créance était inexistante en réalité (art. 146, § 4).

---

<sup>4</sup> Pour le texte de cette convention, voir DMF 1999, p. 418. Et, pour un commentaire de celle-ci, voir : F. Berlingeri, Analyse de la Convention du 12 mars 1999 sur la saisie conservatoires de navires, in DMF 1999, p. 403.

Enfin, parce que le juge du fond a plénitude de compétence, le nouveau Code CEMAC se situe dans le droit fil de cette jurisprudence récente de la Cour de cassation française<sup>5</sup> qui donne toute latitude à ce juge pour ordonner mainlevée de la saisie conservatoire de navire, "*en tout état de procédure, ce même si l'ordonnance autorisant la saisie n'a pas été rétractée*", notamment si, à l'analyse, la créance fondant la saisie lui apparaît hypothétique ou infondée (art. 145, § 2). La décision ordonnant cette mainlevée doit être motivée (art 155, § 3).

## **D - La saisie-vente de navires**

Le Code CEMAC de la marine marchande a été soumis à un véritable carénage sur ce point, pour le plus grand bien des acteurs du giron judiciaire. En effet, en l'état, les prévisions de l'ancien Code étaient des plus lacunaires, voire des plus incertaines, puisqu'elles se bornaient à renvoyer à la procédure en vigueur pour la saisie-vente des immeubles, formule lapidaire qui était manifestement empreinte de difficultés sur le plan pratique, les rôles respectifs des différents acteurs de cette forme de saisie étant plutôt mal définis.

Pour cette raisons, le nouveau Code consacre à la saisie-vente des développements prolixes largement inspirés des dispositions – fort pratiques – du décret français du 27 octobre 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer (art. 31 à 58). Ainsi, les articles 157 à 174 du nouveau Code prévoient une procédure très détaillée de la saisie-vente qui ne peut être présentée dans le cadre de cette étude sommaire.

## **II - Changements d'une importance relative**

A côté des solutions innovantes qui viennent d'être présentées, le nouveau Code modifie visiblement le droit antérieur sur nombre d'autres points.

1° C'est ainsi que de **nouvelles définitions** – d'une importance capitale – ont été intégrées à l'article 2 du Code pour le mettre en conformité avec les prévisions des Règles de Rotterdam. Il s'agit, en particulier, des notions telles que "chargeur documentaire", "droit de contrôle", "partie contrôlante", "partie exécutante", "partie exécutante maritime", "transport de ligne régulière",

---

<sup>5</sup> Cass. com., 18 janvier 2001, in Rev. Scapel 2001, 37 ; DMF 2002, HS n° 6, n° 55, obs. P. Bonassies ; P. Bonassies et C. Scapel : Traité de droit maritime, 2<sup>e</sup> éd., LGDJ 2010, p. 428, n° 611 in fine.



"document électronique de transport", "données du contrat", "contrat de volume", étant précisé que toutes ces notions sont apparues pour la première fois dans les Règles de Rotterdam de 2008.

2° De même, des **obligations des parties au contrat de transport** (transporteur, chargeur, chargeur documentaire, partie exécutante) ont été davantage précisées en prenant en compte les dispositions pertinentes des Règles de Rotterdam (art. 523-525 pour le transporteur ; 529-531 pour le chargeur ; 532-533 pour le destinataire ; 541 pour la partie contrôlante).

3° Par ailleurs, **les plafonds de la dette de réparation du transporteur** ont été accrus, même si cet accroissement demeure modeste. Pour ce qui concerne les pertes et avaries, ces plafonds sont, tout comme ceux retenus par l'article 59 des Règles de Rotterdam, de **875 DTS par colis** et de **3 DTS par kilogramme de poids de marchandises perdue ou endommagée** (art. 552, § 1<sup>er</sup>), au lieu de 835 DTS et 2,5 DTS<sup>6</sup> dans l'ancien Code, étant constant que ces derniers montants sont ceux des Règles de Hambourg de 1978.

4° Pareillement, la question de **la compétence juridictionnelle**, naguère laissée dans les limbes, est désormais traitée dans le Code, ainsi que la possibilité pour les parties litigantes de recourir à l'arbitrage. Ainsi, celles-ci savent désormais précisément devant quelle juridiction ou instance porter leurs actions (art. 565-568).

5° Autre point ayant fait l'objet d'amendement est le **régime de responsabilité des auxiliaires de transport**, notamment ceux au service de la cargaison, à savoir le consignataire de navire et le consignataire de la cargaison, l'entrepreneur de manutention et le transitaire, lesquels bénéficient des mêmes conditions et limites de responsabilité que le transporteur maritime (art. 626 pour les consignataires ; 632 pour l'entrepreneur de manutention ; 640 pour le transitaire ; . Cela signifie, en d'autres termes, que le régime de responsabilité de ces auxiliaires s'inspire également de celui qui est prévu par les Règles de Rotterdam, lesquelles, au demeurant, précisent à l'article 19 que les parties exécutantes maritimes – qui peuvent être ces auxiliaires de transport – sont soumises aux obligations et responsabilités imposées et bénéficient des moyens de défense et des limites de responsabilité reconnus au transporteur par ladite Convention.

---

<sup>6</sup> DTS signifie "Droit de Tirage Spécial", lequel est l'unité de compte préconisée par le FMI pour les conventions internationales.

6° Outre les modifications mentionnées ci-devant, le nouveau Code apporte de nouveaux amendements sur les points non moins importants ci-après, étant avéré que le catalogue n'est pas exhaustif :

**6.1. Limitation de responsabilité en matière de créances maritimes** : sur la question, la liste des créances maritimes sujettes à limitation a été complétée par les créances indiquées aux alinéas c), d), e) et f) de l'article 107. De même, un deuxième paragraphe à l'article 107 a été ajouté pour préciser le régime des créances énumérées aux alinéas d), e) et f) ci-dessus, lesquelles ne sont pas soumises à limitation "*dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable*".

Par ailleurs - et c'est le plus important, le nouveau Code consacre une constellation d'articles (articles 115 à 143) à la procédure de constitution du fonds de limitation, à la répartition dudit fonds et aux voies de recours en cette matière.

**6.2. Abordage** (événements de mer) : dans le chapitre consacré à l'abordage (art. 219-229), certains articles existants ont été modifiés légèrement, de même que de nouvelles dispositions ont été prévues pour tenir compte de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, texte faisant règle en ce domaine sur le plan international.

**6.3. Contrat d'affrètement** : dans le domaine du contrat d'affrètement, de nouveaux articles sont intégrés au Code pour préciser, pour chaque type d'affrètement, les mentions devant figurer dans la charte-partie, de même que les obligations des parties au contrat d'affrètement. Ainsi, pour l'affrètement au voyage, les articles ayant fait nouvellement leur apparition sont les articles 477 à 489.

Pour l'affrètement à temps, ce sont les articles 493 à 499. Et enfin, pour l'affrètement coque-nue, il s'agit des articles 502 à 507.

**6.4. Transport de passagers et de bagages** : ce point fait l'objet de développements consistants dans le nouveau Code, de nombreux articles, inspirés de la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages - telle qu'amendée à Londres le 19 novembre 1976, y ayant été ajoutés.

Il s'agit d'abord de dispositions communes au transport de passagers et de bagages que sont les articles 572 à 585. Il s'agit, ensuite, de l'article 586 paragraphe 2 et 3, et des articles 587 à 597 se rapportant au contrat de passage.

Pareillement, ont été ajoutés le paragraphe 2 de l'article 599 (les paragraphes 1 et 3 ayant fait l'objet de simples modifications) et l'article 601, tous ces deux textes étant relatifs à la responsabilité du transporteur de passagers.

S'agissant à présent du transport des bagages, le régime de responsabilité du transporteur est justiciable de nouvelles dispositions, lesquelles sont les articles 603 à 607.

Par ailleurs, toujours au titre du transport de personnes et de bagages, le contrat de croisière maritime se trouve derechef passé au crible de la réglementation à travers les articles 610 et 611.

Voilà, rapidement présentés, les changements apportés par le nouveau code en regard de l'ancien. Tous ces points feront l'objet des développements détaillés sine die