



# 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)

---

## LA RECEPTIVITE DU CODE COMMUNAUTAIRE DE LA MARINE MARCHANDE DE 2012 PAR LES JURIDICTIONS DES PAYS DE L'AFRIQUE CENTRALE : LE CAS DU CAMEROUN<sup>1</sup>

Communication prononcée à l'occasion du colloque co-organisé par l'Association Camerounaise du Droit Maritime et l'Association Congolaise du Droit Maritime à Pointe-Noire les 20 et 21 juillet 2017

Par Gaston NGAMKAN  
Docteur en Droit (Université d'Aix-Marseille)  
Avocat au Barreau du Cameroun  
Ancien Avocat à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence  
Président de l'ACDM (Association Camerounaise du Droit Maritime)

1. Le Code communautaire de la marine marchande dont il est question a été adopté le 22 juillet 2012 à Brazzaville au cours d'une réunion du Conseil des Ministres de l'UEAC<sup>2</sup>, organe normatif en charge de l'adoption des règlements, des règlements-cadres et des directives, sur proposition du Président de la Commission, en vue de la réalisation des objectifs de l'Union Economique<sup>3</sup>. En vertu de l'article 2 du Règlement n° 08/12-UEAC-088-CM-23 consacrant son adoption officielle, ce code est entré en vigueur dès son adoption, abrogeant par cela seul le Code du 3 août 2001 qui a cessé de recevoir application.
2. Au-delà de toutes prévisions, jusqu'à l'orée de l'année 2017, soit près de cinq ans après son adoption, ce code n'avait toujours pas été édité, pas plus que n'avait été publié au B.O. (Bulletin Officiel) de la Communauté le Règlement susvisé, comme le prévoit son article

---

<sup>1</sup> Communication publié dans l'ouvrage collectif intitulé "Le code communautaire CEMAC de la marine marchande de 2012, éd. L'Harmattan 2018, Collection "Affaires maritimes et transport".

<sup>2</sup> UEAC signifie Union Economique de l'Afrique Centrale. De fait, la CEMAC est constituée de cinq institutions : l'Union Economique de l'Afrique Centrale, l'Union Monétaire de l'Afrique Centrale (UMAC), le Parlement, la Cour de Justice Communautaire et la Cour des Comptes Communautaire, et de sept organes : la Conférence des Chefs d'Etats, le Conseil des Ministres, le Comité Ministériel, la Commission de la CEMAC, la Banque des Etats de l'Afrique Centrale (BEAC), la Banque de Développement des Etats de l'Afrique Centrale (BDEAC) et la Commission Bancaire de l'Afrique Centrale (COBAC). La Conférence des Chefs d'Etats est l'organe suprême de décision. Il faut relever que le Conseil des Ministres partage sa fonction normative avec la Conférence des Chefs d'Etats. Pour plus de détails, voir : P. Kamtoh, Introduction au système institutionnel de la CEMAC, Afrédit 2014, pp. 41-44.

<sup>3</sup> Communauté Economique de l'Afrique Centrale.

2<sup>4</sup>. Le Code n'était pas davantage consultable en ligne<sup>5</sup>. Seule une version numérisée ou photocopiée portant les paraphe et signature du Président de la Commission de la CEMAC, dont l'authenticité n'était pas avérée, était en circulation. Et il était outrageusement contrefait et commercialisé dans les milieux judiciaires et les milieux d'affaires à Douala, notamment à l'entrée du prétoire du tribunal de première instance de Douala-Bonanjo.

3. C'est dire que, jusqu'à son édition et sa publication récentes sur le site internet de la Communauté, notre Code de la marine marchande n'avait visiblement aucun caractère officiel.

Dès lors, on aurait pu légitimement s'attendre à une attitude réservée, voire réfrigérante des juridictions des Etats membres à l'égard du nouveau Code.

4. A la surprise générale, c'est plutôt la réaction inverse qui s'est concrétisée devant les juridictions camerounaises. En effet, on a assisté à un accueil favorable et spontané dudit code par ces juridictions, notamment celles de Douala qui connaissent, en première instance et en appel, de la quasi-totalité du contentieux maritime au Cameroun.

5. La palme d'or de cette attitude bienveillante est détenue par le tribunal de première instance de Douala-Bonanjo dont le Président en fonction a fait du Code de 2012 son livre de chevet, son bréviaire, notamment dans le domaine de la saisie conservatoire de navires, allant quelques fois jusqu'à accorder la préséance au Code au détriment de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire de navires, au mépris du principe de la hiérarchie des normes, alors que le Cameroun est contractant à cette Convention internationale depuis le 23 avril 1958.

6. Dans l'implémentation du nouveau Code, le tribunal de première instance de Douala-Bonanjo est talonné de près par le tribunal de grande instance du Wouri à Douala, essentiellement dans les actions en validité de saisie conservatoire de navires, les questions de saisie-vente et de limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, sans que le catalogue soit pour autant exhaustif.

7. Quant à elle, la Cour d'appel du Littoral à Douala fait plutôt figure d'iconoclaste, de mauvais élève, tandis que la posture de la Cour suprême confine, pour l'instant, à une arlésienne, nos recherches ne nous ayant pas permis d'accéder à des arrêts de la Cour régulatrice faisant application du nouveau Code.

---

<sup>4</sup> A la vérité, et contrairement à l'opinion répandue jusque-là, le Règlement avait été publié dans le numéro unique du Bulletin Officiel de 2012 (p. 34), sauf que, du fait de la léthargie de la Commission de la CEMAC, ce numéro n'est paru que quelques années plus tard. Qui pis est, la Commission n'a rien fait pour dissiper les brumes qui obombaient la question, n'ayant fait aucune communication sur ce point. Il reste cependant que la réalité de la publication du Règlement querellé clôt désormais tout débat byzantin sur le caractère officiel ou officieux du Code de 2012. A noter que, dans ce même numéro du B.O. (p. 33), avait été également publié le Règlement n° 07/12-UEAC-066-CM-23 portant adoption du Code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC, règlement adopté le même jour que le précédent.

<sup>5</sup> Depuis l'année 2017, ce code peut être consulté sur le site officiel de la CEMAC : [www.cemac.int](http://www.cemac.int).

8. Ainsi, si de manière générale on observe une application spontanée et régulière du nouveau Code en dépit de son caractère apparemment officieux (I), il reste cependant que quelques cas marginaux de résistance, qui jurent affreusement avec la spontanéité globalement remarquée, ont été recensés, certaines décisions n'hésitant pas à faire litière ou bon marché de la lettre lumineuse de certains textes (II).

### **I- UNE APPLICATION SPONTANEE ET REGULIERE D'UN INSTRUMENT D'UNIFORMISATION EN APPARENCE OFFICIEUX**

9. La saisie conservatoire des navires est le domaine le plus prolifique, le plus foisonnant, où le Code a été le plus soumis à l'épreuve des tribunaux camerounais (A). Mais, l'application du Code s'est faite aussi dans d'autres domaines non moins significatifs (B).

#### **A-La saisie conservatoire des navires, laboratoire par excellence d'expérimentation du nouveau Code**

10. Dans le domaine de la saisie conservatoire des navires, les tribunaux de Douala ont eu à se prononcer, entre autres, sur :

- la notion de navire saisissable ;
- l'action au fond aux fins d'obtention d'un titre exécutoire ;
- la répartition amiable du prix de vente aux enchères publiques d'un navire saisi ; et
- la distribution du prix de vente d'un navire saisi.

#### **1/ La notion de navire saisissable**

11. Dans son ordonnance de référé n° 460 du 26 juin 2016 rendue dans l'affaire "Apisara Naree"<sup>6</sup>, en sa qualité de juge des référés, le Président du tribunal de première instance de Douala-Bonajo s'est prononcé sur la notion de navire saisissable, en application de l'article 144 du Code communautaire de la marine marchande, texte qui énonce que :

*"La saisie peut porter soit sur le navire auquel la créance se rapporte, soit sur tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel la créance se rapporte".*

Ce texte, qui est l'exact pendant de l'article 3 § 1<sup>er</sup> de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire de navire, permet, de toute évidence, la saisie conservatoire du navire débiteur ou causal, pour autant que la créance litigieuse présente un caractère maritime, est liée à l'exploitation du navire.

12. En l'occurrence, le navire susnommé était indéniablement celui qui avait reçu la fourniture des soutes ayant généré la créance maritime litigieuse. C'est donc, à juste raison, que le juge des référés du tribunal de première instance de Douala-Bonajo avait autorisé et, ensuite, maintenu la saisie pratiquée sur ce navire en recouvrement d'une créance d'avitaillement restée impayée. En effet, l'argutie de l'armateur consistant à

---

<sup>6</sup> Aff. Previous Lagoons Ltd contre SwissEnergy Trading and Supply Co S.A.

soutenir que la créance litigieuse n'avait de prise que l'égard de l'affrètement, qui avait effectivement commandé les soutes querellées, n'avait pas trouvé grâce devant le juge des référés.

**13.** Pour ce juge, *"il est un truisme, et cela ressort tant des pièces du dossier de la procédure produites par la société demanderesse que de longs débats à l'audience, que ... la créance dont le recouvrement est poursuivi est une créance maritime au sens des articles 144, 149 et 75 du Code communautaire de la marine marchande de 2012 susvisés actuellement en vigueur, ainsi que l'a démontré opportunément le Conseil de la demanderesse<sup>7</sup> ;*

*Ce texte permet, à n'en pas douter, de la saisie conservatoire du navire auquel la créance se rapporte, indépendamment de l'identité du débiteur et que la créance soit privilégiée ou non, et même que le débiteur soit l'affrètement ou le propriétaire du navire ;*

*Au bénéfice de tout ce qui précède, il échet de dire bonne et valable la saisie conservatoire du navire "Apisara Narre" suivant ordonnance n° 588 du 21 mai 2015 du Président du tribunal de céans, juge des requêtes, et procès-verbal du 7 juin 2015 de Maître René Embolo, huissier instrumentaire, les conditions légales y afférentes étant toutes réunies ;*

*Il échet, par voie de conséquence de débouter la société demanderesse de son action comme non fondée, toutes prétentions contraires étant nulles et non avenues".*

**14.** Au final, l'armateur du navire "Apisara Naree" n'a pas eu d'autre planche de salut que de déposer une garantie au greffe du tribunal consistant en un chèque couvrant l'intégralité des causes de la saisie (76 759 245,55 F CFA) et, par ordonnance n° 475 du 1<sup>er</sup> juillet 2015, le juge des référés a donné mainlevée de la saisie sur le fondement de l'article 5 de la Convention de Bruxelles sur la saisie conservatoire de navire, les articles 146 et 147 du Code ne prévoyant, en pareille occurrence, qu'une autorisation de voyage avec un délai butoir de retour du navire au port de la saisie pour se constituer à nouveau prisonnier.

## **2/ L'action du fond en obtention d'un titre exécutoire**

**15.** D'après l'article 155 § 1<sup>er</sup> du Code communautaire en vigueur, *"à compter de la notification du procès-verbal de saisie conservatoire et à peine de caducité, le saisissant doit, dans un délai d'un mois, introduire une procédure ou accomplir les formalités nécessaires à l'obtention d'un titre exécutoire".*

Dans un autre pan du dossier "Apisara Naree", à la faveur du texte précité, le propriétaire du navire Precious Lagoons Ltd plaidait la caducité de l'ordonnance de saisie sur l'observation – bien spécieuse – que le créancier saisissant SwissEnergy avait omis d'assigner au fond, devant le tribunal de grande instance du Wouri à Douala, dans le délai légal d'un mois, délai qui, dans son opinion, avait expiré le 7 juillet 2015. En conséquence

---

<sup>7</sup> Il s'agit du soussigné.

de quoi, il sollicitait la mainlevée de la saisie avec son corollaire naturel, la restitution de la garantie constituée au greffe du tribunal.

16. Mal lui en a pris hélas, le juge des référés n'a pas suivi. En effet, par ordonnance du 19 août 2015, il a débouté l'armateur de sa demande de mainlevée du séquestre des fonds consignés au greffe en garantie des causes la saisie, non sans avoir opportunément relevé que :

*"En date du 6 juillet 2015, la société défenderesse a fait délivrer à la société SOCOPAO CAMEROUN, en sa qualité d'agent consignataire du navire "Apisara Naree", une assignation à comparaître devant le tribunal de grande instance du Wouri en vue de l'obtention d'un titre exécutoire à la suite de la saisie conservatoire du navire qu'elle a pratiquée en date du 7 juin 2015 ;*

*Cette assignation intervient dans le délai d'un mois imparti par les dispositions impératives de l'article 155 du Code communautaire de la marine marchande ;*

*Il n'y a pas, dès lors, caducité de l'ordonnance n° 588 du 21 mai 2015 ayant autorisé la saisie conservatoire ainsi pratiquée".*

17. Cette décision soulève en filigrane un réel problème, mais qui ne s'est pas posé en cette cause : l'article 155 § 1<sup>er</sup> prévoit la caducité à titre de sanction de l'inertie du créancier saisissant. Dès lors, s'agit-il de la caducité de la saisie ou de celle de l'ordonnance sur laquelle la saisie s'arc-boute. L'intérêt de la question est le suivant : s'il s'agit de la caducité de la saisie, le créancier peut, tout en donnant spontanément une mainlevée amiable de la saisie contestée, pratiquer une nouvelle saisie sur la base de la même ordonnance qui a conservé toute sa vitalité. En revanche, s'il s'agit de la caducité de l'ordonnance, la mainlevée de la saisie devient incontournable sans que le créancier puisse y faire le moindre zeste.

L'article 155 § 1<sup>er</sup> ne tranche pas ce nœud-gordien, étant muet sur la question comme une carpe d'eau douce.

18. Pour autant, la jurisprudence dominante considère qu'il s'agit de la caducité de la saisie et non de l'ordonnance<sup>8</sup>. Aussi bien, est-ce la solution qui a été retenue par le

---

<sup>8</sup> Cass. com., 14 oct. 1997, navire "Marine Evangeline", in DMF 1998, 24, rapp. de M. le Conseiller référendaire J.P. Rémy ; Gaz. Pal. 1998, p. 142, obs. Tony Moussa ; BTL 1997, 780 ; Rev. Arb. 1998, note Théry, qui retient que : "Le créancier, qui a pratiqué la saisie conservatoire d'un navire, doit engager une procédure lui permettant d'obtenir un titre exécutoire, s'il n'en possède pas, dans le délai d'un mois suivant l'exécution de la saisie, à peine de caducité de celle-ci" voir aussi : voir aussi dans la même veine : Civ., 18 fév. 1999, in Bull. II, n° 34, p. 24, qui précise que : "La Cour d'appel n'était saisie que que d'une demande de caducité de la mesure" ; Cass. com., 27 juin 2000, Bull 2000, n° 131, p. 119 ; Ph. Delebecque, in DMF H.S. n° 16, pp. 57-58, n° 80, citant un arrêt de la Cour d'appel de Montpellier du 21 mars 2011 (n° 10/09271) qui retient que : "doit être ordonnée la mainlevée de la saisie conservatoire pratiquée entre les mains du capitaine, dès lors que cette mesure est caduque" ; sur l'ensemble de la question, voir : A. Rossi, La saisie conservatoire de navire, éd. PUAM 20006, pp. 238-240, n°s 349-350, qui, après quelques hésitations, finit par admettre que "c'est bien la mesure et non le titre qui doit disparaître. Il devrait en aller de même d'une décision de justice

tribunal de grande instance du Wouri à Douala dans l'affaire "MSC Lucia"<sup>9</sup> où, sur la base de la même ordonnance, le saisissant avait pratiqué une seconde saisie du fait que la première n'avait pas prospéré. En effet, la saisie ayant eu lieu en fin de journée, avec la collusion du maître de port en service, le navire "MSC Adèle" avait réussi à filer entre les mailles du filet et avait quitté le port, nonobstant la saisie dont il faisait théoriquement l'objet. Fort de la même ordonnance, le créancier avait pratiqué une nouvelle saisie sur le navire "MSC Lucia", un autre navire appartenant au même débiteur. Dans le cadre de l'instance au fond en obtention d'un titre exécutoire, l'armement MSC S.A. soulevait l'irrecevabilité de l'action de la société requérante au motif que l'ordonnance n° 0853 rendue le 22 juillet 2015 par le Président du tribunal de première instance de Douala-Bonanjo, sous sa casquette de juge des requêtes, et ayant autorisé la saisie conservatoire de tout navire de cet armement, était caduque puisqu'ayant déjà servi de fondement à une première saisie qui avait manqué son but. Par jugement n° 510/COM du 8 novembre 2016 (inédit), se rangeant sous la bannière de la jurisprudence constante, le tribunal n'a pas accédé à l'irrecevabilité tirée de la caducité de l'ordonnance susdite et, dans la foulée, a condamné l'armateur à payer au créancier saisissant la somme globale de 62 000 000 F CFA. L'armateur a relevé appel de ce jugement. L'arrêt de la Cour d'appel est attendu.

19. Par ailleurs, l'ordonnance précitée du 19 août 2015 rappelle un autre postulat, lequel s'évince nettement de l'article 624 § 3 du Code communautaire de la marine marchande, à savoir que l'armateur est valablement assigné chez l'agent consignataire de son navire<sup>10</sup>. En effet, ce texte, qui fait du consignataire de navire "*la boîte postale judiciaire de l'armateur*"<sup>11</sup>, dispose que :

*"Tous les actes judiciaires et extrajudiciaires que le capitaine est habilité à recevoir peuvent être notifiés au consignataire de navire".*

Et la jurisprudence précise que, dans ce cas, le délai d'ajournement est celui de droit commun prévu par l'article 14 du Code de procédure civile et commerciale du Cameroun, c'est-à-dire le délai de huitaine, sans ajout des délais de distance de l'article 15 qui s'explique par la résidence étrangère de l'armateur<sup>12</sup>.

### **3/ La répartition amiable du prix dans le cadre d'une vente aux enchères publique d'un navire saisi**

20. En cas de vente aux enchères publiques d'un navire saisi, la répartition du prix de vente entre les différents créanciers colloqués se fait en tenant compte des privilèges dont

---

*qui ne devrait pas s'éteindre pour défaut d'introduction d'une procédure visant à l'obtention d'un titre exécutoire dans le délai d'un mois".*

<sup>9</sup> Aff. Ets Jongwane Dépôt Sarl contre armement MSC S.A. (inédit).

<sup>10</sup> Dans la même lignée : TPI Douala-Bonanjo, ord n° 380/Réf., 4 mai 2005, navire "Winner", aff. Armement Yellow Rose Shipping contre Afrique Construction Sarl (inédit) ; C. A. Douala, arrêt n° 46-DE, 7 nov. 2005 (inédit) qui, sur appel de l'armateur, approuve l'ordonnance entreprise.

<sup>11</sup> M. Remond-Gouilloud, Droit maritime, Pedone 1988, n° 750.

<sup>12</sup> En ce sens : Cass. com., 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 2011, 311 ; Rennes, 20 juill. 1993, in DMF 1994, 512 ; Aix-en-Provence, 4 nov. 1993, in DMF 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., notamm. p. 276, n° 41.

peuvent être assorties certaines créances et de leurs rangs, tels qu'ils sont prévus par l'article 75 du Code communautaire de la marine marchande<sup>13</sup>, l'article 325 de l'Acte uniforme OHADA sur les voies d'exécution, qui admet la répartition consensuelle du prix de vente n'ayant pas voix au chapitre en matière de saisie-vente de navire.

Par suite, toute répartition amiable qui méconnaîtrait cette règle tutélaire inscrite à l'article 75 est manifestement vouée à l'annulation judiciaire.

21. C'est en ce sens qu'a statué le tribunal de grande instance du Wouri à Douala, lequel, par jugement n° 439/COM du 6 octobre 2016 rendu dans l'affaire "Swift Split"<sup>14</sup>, a rappelé que :

*"S'il est vrai que l'article 325 de l'Acte uniforme OHADA n° 6 admet la répartition consensuelle du prix de vente, elle doit tenir compte de tous les créanciers ;*

*En l'espèce, les créanciers chirographaires ont procédé à la répartition du prix de ce navire en écartant les membres de l'équipage et autres créanciers privilégiés ;*

*Le protocole d'accord y relatif, homologué par le jugement susvisé<sup>15</sup>, viole les dispositions de l'article 75 du Code communautaire de la marine marchande qui détermine l'ordre des répartitions ;*

*Il échet, en conséquence, de dire fondée la tierce opposition, d'où la rétractation dudit jugement".*

Ce jugement, qui est respectueux des prévisions de l'article 75 du Code CEMAC de la marine marchande, ne peut qu'être approuvé. Il est d'une orthodoxie dont la validité ne peut souffrir discussion.

#### **4/ La distribution du prix de vente d'un navire saisi**

22. La question est justiciable des articles 75 à 88 du Code communautaire de la marine marchande sur les privilèges maritimes et de l'article 172 de ce même instrument supranational sur la saisie-vente de navire, en particulier sur la distribution du prix de vente.

Ce dernier texte, qui fixe l'ordre et le mode de règlement des créances, énonce que :

*"La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés et hypothécaires suivant leur ordre et entre les autres créanciers au marc le*

<sup>13</sup> Ce texte détermine les privilèges maritimes, ainsi que leurs rangs respectifs.

<sup>14</sup> TGI Douala, ch. com., aff. Membres de l'équipage du navire "Swift Split" contre sté Tefon Oilfield Services Sarl et autres.

<sup>15</sup> Il s'agit du jugement n° 188 du 26 mars 2014, lequel avait homologué la convention passée le 13 novembre 2013, sur la répartition du prix de vente du navire, entre des créanciers, chirographaires pour la plupart ou munis de privilèges d'un rang inférieur à celui des membres de l'équipage. D'où le recours en tierce opposition de ces derniers contre ce jugement.

*franc de leurs créances. Tout créancier colloqué l'est, tant pour son principal que pour ses intérêts et frais".*

23. Dans l'affaire "Swift Split" examinée ci-devant, après exploitation des titres de créances produits et admis, le tribunal a classé les différentes créances selon le rang ci-après :

- 1° les salaires des membres de l'équipage ;
- 2° les créances de chef de mort d'un marin décédé ;
- 3° les frais de justice ;
- 4° les avaries sur marchandises transportées ;
- 5° les créances pour fournitures diverses.

24. A la suite de quoi, le tribunal en infère qu'en l'état de l'insuffisance du produit de la vente, lequel n'est pas en mesure de désintéresser tous les créanciers, les créanciers super-privilegiés que sont les membres de l'équipage doivent rafler l'entièreté de la cagnotte, soit, en l'espèce, la somme de 225 000 000 F CFA, déduction faite des avances des frais de justice consenties, lesquels sont couverts par un privilège de premier rang (art. 75, § 1<sup>er</sup>, litt. a), soit 5 000 000 F CFA.

Ce jugement n'étant pas assorti de l'exécution provisoire, pour les raisons expliquées par le tribunal, les membres de l'équipage devront attendre l'issue de la procédure en appel pour espérer être défrayés.

Outre la saisie conservatoire de navire, le nouveau Code a été étrenné dans d'autres domaines qui méritent qu'on s'y attarde.

### **B- L'application du Code dans d'autres domaines non moins significatifs**

25. Deux points majeurs seront relevés :

- la notion de faute inexcusable de l'armateur faisant échec aux plafonds de réparation ; et
- la compétence territoriale dans le transport maritime de marchandises

#### **1/ La notion de faute inexcusable de l'armateur faisant échec aux plafonds de réparation**

26. Le principe est bien connu dans le domaine de la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. En application des articles 102 et suivants du Code communautaire de la marine marchande, pour pouvoir tirer parti des plafonds légaux de réparation, la personne qui en invoque le bénéfice, à savoir le propriétaire de navire - au sens large du terme - et l'assistant, ne doit pas avoir commis personnellement une faute intentionnelle (dol) ou une faute inexcusable - dite faute de témérité ("wilful misconduct") - en relation causale avec le dommage éprouvé.

C'est du moins ce qui s'évince clairement de l'article 103 § 3 du Code communautaire de la marine marchande, texte repris de l'article 4 de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 - dite Convention LLMC. Ce texte énonce, en effet, que toute personne responsable



*"n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou témérairement avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement".*

27. Dans son jugement n° 646/COM du 1<sup>er</sup> octobre 2015<sup>16</sup>, après avoir dénié à la barge automotrice "Kai Tuo 9" la qualification de navire, l'une des conditions sine qua non pour bénéficier de la limitation de responsabilité, le tribunal de grande instance du Wouri à Douala considère que l'armateur de ladite barge, la société chinoise CHEC, ne saurait être admis au bénéfice de la limitation en raison de la faute inexcusable par lui commise, faute qu'il prend la peine de caractériser avec un soin clinique. Tout d'abord, le rapport d'enquête nautique établi par l'expert relève que la barge n'était pas navigable au moment de l'accident, n'ayant qu'un seul moteur opérationnel qui ne pouvait lui donner suffisamment de puissance pour contrer les effets du vent et du courant, toute chose qui l'a contraint à dériver sur l'estacade (pont provisoire sur le fleuve Wouri) et à l'endommager sérieusement.

En outre, le capitaine de la barge "Kai Tuo 9" a déclaré à la gendarmerie, au cours de l'enquête préliminaire, qu'*"il s'était vu obligé de porter secours à ses camarades du navire «Sanyo Maru» de la même compagnie pour éviter les reproches de sa hiérarchie et ce malgré la panne d'un de ses moteurs"*.

Au surplus, si le capitaine en second du navire "Sanyo Maru" a fait appel à son homologue de la barge "Kai Tuo 9" pour lui porter assistance - alors qu'il était innavigable, c'est par cela seul que l'équipage du "Sanyo Maru" ne parlait ni français, ni anglais, et ne pouvait donc communiquer avec la capitainerie qui est pourtant nanti de remorqueurs lui permettant d'intervenir en ce genre d'occurrence. Or, le Code STCW<sup>17</sup> exige, au titre des prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats d'opérateurs de radiocommunication dans le cadre du système mondial de détresse et sécurité en mer (SMDSM), *"... une connaissance de l'anglais, aussi bien écrit que parlé pour la communication des renseignements concernant la sauvegarde des vies en mer"*.

28. Le tribunal en induit alors qu'*"en laissant appareiller la barge «Kai Tuo 9» pour porter assistance au navire «Sanyo Maru», alors que ladite barge n'était pas en possession de ses moyens, les armateurs et affrêteurs du «Kai Tuo 9» avaient nécessairement conscience non seulement du danger auquel le «Kai Tuo 9» s'exposait, mais également des dommages qu'il pouvait provoquer, ne pouvant naviguer en toute sécurité avec un moteur en panne dans une zone de chenal où les courants sont forts.... ; dans ces conditions, il est avéré que les armateur et affrêteur de la barge «Kai tuo 9» ont commis une faute inexcusable.... ; dès lors, compte tenu de la faute inexcusable commise par les armateur et affrêteur du «Kai Tuo 9», ceux-ci ne peuvent être en droit de limiter leur responsabilité en vertu des dispositions aussi bien de l'article 102 du Code communautaire de la marine marchande CEMAC que de l'article 4 de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 ; en effet, la*

<sup>16</sup> Aff. Etat du Cameroun s/c Ministère des Finances, sté Activa Cameroun et sté Satom Sogea contre sté China Harbor Engineering Company ltd (CHEC), navire "Kai Tuo 9" (inédit).

<sup>17</sup> Le sigle STCW signifie : *"Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers"* - Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

*limitation de responsabilité est un droit exceptionnel, un privilège ne profitant qu'au professionnel consciencieux et compétent*<sup>18</sup>.

29. On retrouve là la même tonalité didactique que dans le jugement rendu par le tribunal de commerce de Bordeaux le 23 septembre 1993 dans la désormais célèbre affaire "Heidberg"<sup>19</sup>, laquelle a fait couler beaucoup d'encre en France.

On comprend aussi que la faute inexcusable n'est pas "*cette étoile au firmament du droit des transports, certes bien visible et scintillante, mais pratiquement impossible à atteindre*"<sup>20</sup>.

Par ailleurs, le tribunal ne se borne pas à invoquer l'article 102 du Code communautaire de la marine marchande. Il fonde également sa décision sur la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes - dite "LLMC 1976". Pourtant, il coule de source que le Cameroun n'est pas partie à cette convention et que le Code renvoie à celle-ci uniquement que pour ce qui est des plafonds de la dette de réparation en matière de créances maritimes.

## **2/ La compétence territoriale dans le transport maritime de marchandises**

30. La problématique de la compétence territoriale dans le transport maritime de marchandises - récurrente devant le juge camerounais - est réglée par l'article 567 du Code communautaire de la marine marchande, texte qui prévoit, au profit du demandeur, un forum shopping voisin de celui qui se dégage des Règles de Hambourg, alors même que le Code de 2012 est arrimé, dans son ossature, sur les Règles de Rotterdam. En effet, du fait de leur contenu quelque peu abstrus<sup>21</sup>, les dispositions des Règles de Rotterdam sur la compétence juridictionnelle n'ont pas reçu la grâce du législateur communautaire qui s'est davantage inspiré des prévisions des Règles de Hambourg en y apportant quelques

---

<sup>18</sup> Voir aussi, admettant la faute inexcusable, sous l'empire des Règles de Hambourg (art. 8 § 1<sup>er</sup>) et du Code communautaire de la marine marchande de 2001 (art. 414) : TGI Douala, jugement civil n° 457, 5 juin 2009, navire "Kwanza", ICC contre armement Grandi Traghetto Gilnavi Societa Di Navigazione s.r.l., Saga Cameroun S.A., SDV Cameroun S.A., Grouapa (inédit), qui tranche que "*les intervenants dans le mouvement des marchandises soustraites ont commis une faute ayant consisté à abandonner, pendant longtemps sans surveillance, les biens du cocontractant de l'armateur dans des conteneurs «open top» particulièrement prisés des malfrats dans un port comme celui de Douala où de telles marchandises sont fréquemment en proie à des vols et pillages ; de toute évidence, cela constitue une attitude téméraire des défendeurs qui, en leur qualité de professionnels avertis, ne pouvaient ignorer la probabilité de la réalisation du risque dans pareilles conditions ; ce laxisme ... donne à la faute un caractère inexcusable ouvrant droit à réparation intégrale des torts*".

<sup>19</sup> Voir DMF 1993, obs. A. Vialard et note T. Clemens-Jones, et le résumé du prof. P. Bonassies in DMF 1994, 23.

<sup>20</sup> A. Deban, Transport routier de marchandises et faute inexcusable, <http://www.village-justice.com/articles/transport-routier-marchandises.18608.html>

<sup>21</sup> Du même avis : Ph. Delebecque, Le projet de la CNUDCI sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : derniers pas vers une adoption, in DMF 2007, p. 78, n° 20 ; Ph. Delebecque, Règles de Rotterdam, Règles de La Haye/Visby, Règles de Hambourg : forces et faiblesses respectives, in Annales IMTM 2010, p. 76, n° 11 ; P. Bonassies, Règles de Rotterdam, in DMF, H.S. 14, n° 1.

retouches afin d'intégrer la dimension multimodale du transport, lequel est désormais un transport maritime plus, un transport multimodal transmaritime<sup>22</sup>.

31. Parmi les juridictions potentiellement compétentes prévues par l'article 567 précité, figure sans conteste le tribunal du port de chargement ou du port de déchargement (litt. d). Mais contre toute attente, dans son jugement n° 175 du 13 mai 2014<sup>23</sup> rendu dans l'affaire "Sky Star" à propos du transport maritime d'une cargaison de riz depuis le port de Yangon en République de l'Union du Myanmar à destination du port de Douala, la chambre commerciale du tribunal de grande instance du Wouri a accédé, sans trop barguigner, au déclinatoire de compétence soulevé par le transporteur maritime KAYIA TRADE & INVEST Ltd à la faveur d'une clause compromissoire figurant au connaissement, lequel non seulement prévoit une clause "paramount" désignant la Convention de Bruxelles de 1924 comme loi applicable - alors que le Cameroun n'y est pas partie, mais renvoie également à une charte-partie - de type "Congenbill" - donnant compétence au tribunal arbitral de Londres en cas de litige. Le tribunal motive sa décision par le principe de la force obligatoire des conventions prévue par l'article 1134 du Code civil, au mépris des dispositions topiques de l'article 21 des Règles de Hambourg et de l'article 567 du Code communautaire de la marine marchande. Pour le tribunal, *"en prévoyant dans la convention que tout différend qui naîtrait de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention sera de la compétence exclusive du tribunal arbitral, les parties ont entendu expressément soustraire leur litige à la procédure étatique ; il échet donc de se déclarer incompétent ratione materiae..."*.

32. Ce jugement hétérodoxe n'a pas échappé aux rouleaux compresseurs de la Cour d'appel, laquelle, par arrêt n° 005/COM du 19 février 2016<sup>24</sup>, aux allures imprécatoires, a infirmé le jugement entrepris, déclaré le tribunal de grande instance du Wouri compétent, et renvoyé la cause et les parties devant ledit tribunal pour y être jugées au fond sur les mérites de l'action intentée par SOCIA, réceptionnaire de la cargaison litigieuse.

Chacun le perçoit : dans l'ensemble, le nouveau Code a reçu, sans véritable heurt, l'onction roborative des juridictions camerounaises. Il reste cependant que cette relative bienveillance n'est pas toujours la chose la mieux partagée, des cas marginaux de résistance ayant été quelques fois enregistrés.

## II-DES CAS MARGINAUX DE RESISTANCE QUI JURENT AVEC LA SPONTANEITE GENERALEMENT OBSERVEE

33. Certaines décisions méconnaissent, littéralement et sans état d'âme, des textes du Code, soit par refus d'application (A), soit par une application rétroactive et donc impertinente (B).

### A-La violation du Code par refus d'application

<sup>22</sup> Sur la question, voir notre étude intitulée "Les «Règles de Rotterdam» 2008 : Le point de vue d'un Avocat maritimiste africain", in DMF 1994, pp. 151 et ss. (1<sup>ère</sup> partie) et pp. 261 et ss., n° 23 et 24

<sup>23</sup> Aff. Socia Sarl contre capitaine du navire "Sky Star", KAYIA TRADE & INVEST Ltd, GETMA Cameroun S.A. et Etat du Cameroun (inédit).

<sup>24</sup> Aff. Socia Sarl contre Kayia Trade & Invest Ltd et autres (inédit).

Bien souvent, le refus d'application est délibéré, le juge opposant une résistance consciente au nouveau Code. Mais, nous avons pu relever aussi une hypothèse où l'inapplication du Code récent procède d'un simple déficit d'information de la part du juge, qui ignore qu'un nouvel instrument communautaire est en vigueur, cette méprise étant renforcée par le fait le juge a relevé d'office un moyen sans donner aux parties à l'instance la possibilité de s'en expliquer.

### **1/ Refus d'application délibéré**

Pour rendre compte de cette réalité peu méritoire, il sera fait référence à des décisions rendues en matières de :

- responsabilité de l'entrepreneur de manutention ;
- compétence territoriale dans le domaine de transport maritime ; et
- action en obtention d'un titre exécutoire à la suite d'une saisie conservatoire de navire.

#### **a) En matière de responsabilité de l'entrepreneur de manutention**

34. On peut mentionner ici deux décisions rendues par le tribunal de grande instance du Wouri à Douala, en application du Code communautaire de 2001, cependant que les litiges dont cas sont, sans nul doute, justiciables du Code de 2012.

Dans la première espèce<sup>25</sup>, à l'issue d'un transport maritime au départ du port de Bremen en Allemagne et à destination du port de Douala, le conteneur renfermant les marchandises a été pillé alors qu'il se trouvait sous la garde de Douala International Terminal (DIT S.A.), entrepreneur de manutention monopolistique pour tout ce qui concerne le trafic conteneur au port de Douala, en vertu de l'article 6 de la Convention de concession n° 389/PAD/2004 conclu entre le Port Autonome de Douala (PAD), en sa qualité d'autorité concédante, et DIT S.A., en sa qualité de concessionnaire<sup>26</sup>.

35. A la suite de quoi, le destinataire des marchandises, Ets Saitout Cameroun, a assigné Maersk Cameroun S.A., prétendument en sa qualité de transporteur maritime qui, à son tour, a assigné en intervention forcée le Port Autonome de Douala et la société DIT S.A., notamment en faisant valoir que, le conteneur ayant été débarqué au port de Douala avec

<sup>25</sup> Il s'agit du jugement n° 477/COM, 24 oct. 2016, Ets Saitout Cameroun contre Maersk Cameroun S.A., navire "Maersk Laticia" (inédit).

<sup>26</sup> L'article 6 § 1<sup>er</sup> de cette convention – intitulé "Activités concédées à titre exclusif" – stipule que : "Les activités concédées à titre exclusif, dans les limites du domaine public portuaire concédé, sont :

- déchargement/chargement des navires non-rouliers ;
- toutes les opérations de transfert des conteneurs et des marchandises de la bande bord à quai à la zone d'entreposage et vice-versa ;
- toutes les manutentions sur le parc ;
- (...);
- toutes les opérations de dépotage/empotage de la marchandise ;
- l'entreposage et le gardiennage de la marchandise".

son plomb d'origine et le vol déploré s'étant produit sur le terminal à conteneurs au moment où le parallélépipède litigieux se trouvait sous les garde et responsabilité de DIT S.A., opérateur exclusif de ce site, seule la responsabilité de cette entité se trouvait engagée.

Pour sa part, se prévalant du contrat de gardiennage conclu avec la société la société G4S Security Services Cameroon S.A., DIT S.A. a appelé en garantie ladite société au motif que la responsabilité exclusive et intégrale des pillage et vol décriés incombe à ladite société.

36. Contre toute attente, alors même que Maersk Cameroun a invoqué fort à propos les prévisions de l'article 545 du Code communautaire de la marine marchande de 2012 pour se défausser de sa responsabilité de transporteur maritime, laquelle avait naturellement cessé par la remise du conteneur litigieux à DIT S.A. après débarquement, par jugement n° 477/COM rendu le 24 octobre 2016<sup>27</sup>, le tribunal n'est pas moins entré en voie de condamnation contre Maersk Cameroun qu'il a affublé, au passage, de la double casquette de transporteur maritime et d'entrepreneur de manutention, toute chose manifestement inexacte dès lors que le transporteur maritime est la société suédoise AP Moller, Maersk Cameroun S.A. étant simple agent local de ce dernier.

Au surplus, alors que Maersk Cameroun S.A. invoquait à juste raison les prévisions de l'article 545 du Code communautaire de 2012, c'est au final sur le fondement des articles 446 et suivants du Code de 2001, textes éculés qui définissent le régime de responsabilité de l'entrepreneur de manutention, que Maersk est condamnée solidairement avec DIT S.A. et la société G4S Security Services Cameroon.

37. En l'occurrence, il y a un refus manifeste de la part du tribunal d'appliquer le nouveau Code de 2012, alors même que les conditions en sont réunies, s'agissant d'un transport effectué sous la bannière d'un connaissance émis le 20 octobre 2012 et des opérations d'acconages effectuées courant mars 2013, soit postérieurement à l'entrée en vigueur dudit Code.

En tous les cas, il y a méconnaissance certaine des prévisions de l'article 4 § 2 litt. b) iii) et 5 § 1<sup>er</sup> des Règles de Hambourg, et de celles de l'article 545 § 2 litt. b) du Code de 2012, textes qui font cesser la responsabilité du transporteur maritime par la remise de la marchandise à un entrepreneur de manutention monopolistique.

Au surplus, dans son jugement n° 281/COM rendu 6 juillet 2015, dans une affaire rigoureusement identique à celle qui vient d'être relatée ci-devant<sup>28</sup>, le tribunal avait commis les mêmes errements.

Ces décisions se situent à contre-courant de la jurisprudence constante qui admet que la remise, à quai sous palan du navire, de la marchandise à un organisme disposant d'un

<sup>27</sup> Affaire Ets Saitout Cameroun contre Maersk Cameroun S.A., PAD, DIT S.A. et G4S Security Services Cameroon S.A., navire "Maersk Laticia" (inédit).

<sup>28</sup> Aff. sté Agora Sarl Logistics & Distribution contre Maersk Cameroun S.A., Direction Générale des Douanes et DIT S.A., inédit.

monopole légal ou règlementaire pour effectuer les opérations de manutention et d'acconage emporte présomption de livraison conforme et donc cessation de responsabilité pour le transporteur maritime<sup>29</sup>.

## **b) En matière de compétence territoriale dans le transport maritime de marchandises**

38. Nous avons fait état ci-devant de l'arrêt n° 005/COM rendu le 19 février 2016 dans l'affaire "Sky Star", arrêt par lequel la Cour d'appel de Douala censure le jugement n° 175 du 13 mai 2014 à travers lequel le tribunal de grande instance de la même localité s'était déclaré incompétent à la faveur de l'article 1134 du Code civil.

Dans son arrêt n° 183/C rendu le 16 octobre 2015 dans l'affaire "Discovery" et "MSC Chiara"<sup>30</sup>, cette même juridiction avait adopté une posture différente, manifestement empreinte de critique, puisqu'elle avait infirmé le jugement civil n° 115 du 18 avril 2013 par lequel le tribunal de grande instance de Douala avait retenu sa compétence dans le cadre d'un litige s'originant dans un contrat de transport de marchandises importées du Pakistan à destination du port de Douala. Elle s'était alors fondé sur les prévisions de l'article 1134 du Code civil - sur la force obligatoire des contrats - pour récuser l'application de l'article 21 § 1<sup>er</sup> des Règles de Hambourg et de l'article 565 du Code communautaire de la marine marchande de 2012, qu'invoquait subsidiairement le réceptionnaire de la cargaison litigieuse, et qui énonce, à l'instar de l'article 21 § 1<sup>er</sup> susdit, que :

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

- a) le domicile du transporteur ;*
- b) le lieu de réception convenu dans le contrat de transport ;*
- c) le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport ; ou*

<sup>29</sup> En ce sens : Cass. com., 11 fév. 2004, in Bull. civ., IV, n° 24 ; Cass. com., 7 déc. 1999, deux arrêts, navires "Vasili Klochkov" et "Klim Voroshilov", in DMF 2000, obs. P. Bonassies et DMF H.S. n° 5, p. 67, n° 84 ; Paris, 5<sup>e</sup> ch., 9 fév. 2000, in DMF 2001, 392, en présence d'une clause sous palan ; Cass. com., 13 juin 1989, in DMF 1991, 228, pour une livraison faite au wharf de Nouakchott ; Aix-en-Provence, 28 nov. 2013, in BTL 2013, 733, pour une livraison faite à la société Marsa Maroc à Casablanca ; Aix-en-Provence, 5 juin 2014, in DMF 2014, 391 et DMF 2015, H.S. n° 19, p. 76, n° 96, rappelant qu'il faut, pour cesse la responsabilité du transporteur, qu'il y ait véritablement prise en charge par le manutentionnaire, laquelle suppose une appréhension physique de la marchandise ; Versailles, 6 mai 2014, in BTL 2014, 327 ; Rouen, ch. civ. et com., 21 mai 2015, in DMF 2016, 432, pour une livraison faite à la société EPC au port de Cabinda en Angola, avec les obs. approbatives de C. Human ; DMF 2017, H.S. n° 21, p. 77, n° 98, qui retient que le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité et se prévaloir de la remise de la cargaison sans présentation du connaissance original à une entité monopolistique en raison d'une réglementation douanière impérative, puisque rien ne l'empêchait d'exiger, avant le retirement, la présentation de l'original du connaissance.

<sup>30</sup> Aff. Mediteranean Shipping S.A., capitaine commandant du m/v "Discovery" et capitaine commandant du "MSC Chiara" contre sté OLAM CAM (inédit).

- d) *le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire ; ou*  
 e) *ou tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport"*.

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

40. Cette décision apparaît juridiquement insoutenable. Car, elle fait assurément bon marché de l'article 21 des Règles de Hambourg et, par suite, de l'article 567 du Code communautaire de la marine marchande, textes qui laissent toute latitude au destinataire de la cargaison de s'adresser à son juge naturel, le tribunal du port de déchargement. D'autre part, l'aphorisme juridique "*specialia generalibus derogant*"<sup>31</sup> s'oppose strictement à ce qu'un juge puisse se fonder sur un texte de portée générale pour évincer un texte spécial. Aussi bien, la Cour d'appel du Littoral s'est-elle ravisée puisque, quelques mois plus tard, et notamment dans l'affaire "Sky Star", elle a fini par entendre raison, notamment en prenant le contrepied de l'arrêt décrié, ainsi qu'il a été relevé ci-devant.

#### **c) Action en obtention d'un titre exécutoire à la suite d'une saisie conservatoire de navire**

41. Dans son jugement n° 284/COM du 15 juin 2017 rendu dans l'affaire "Apisara Naree"<sup>32</sup>, le tribunal de grande instance du Wouri à Douala refuse, de propos délibéré, de faire application des textes sur la saisie conservatoire des navires et sur les privilèges maritimes, dans le cadre de l'action en obtention d'un titre exécutoire faisant suite à la saisie conservatoire du navire susnommé. En l'espèce, le créancier saisissant, fournisseur de soutes, avait dirigé son action au fond contre l'armateur, en l'état du privilège dont était assortie sa créance, l'affrètement qui avait commandé lesdites soutes ayant disparu corps et biens, dans l'intervalle, à la suite d'une procédure collective. En réaction à la demande du créancier, l'armateur faisait valoir que la créance cause de la saisie était infondée à son égard, du moment que les soutes litigieuses avaient été commandées par

<sup>31</sup> La loi spéciale déroge à la loi générale.

<sup>32</sup> Aff. SwissEnergy Trading & Supply Co S.A. contre Precious Lagoons (inédit).

l'affrèteur. Il invoquait, à cet effet, les prévisions de l'article 496 du Code communautaire de la marine marchande, texte qui met les frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire à la charge de l'affrèteur, notamment les soutes dont il doit pourvoir le navire. Et, sur la base de cette considération, il sollicitait reconventionnellement la mainlevée de la saisie - sur le fondement de l'article 155 § 2<sup>33</sup> - et son corollaire naturel, la restitution des causes de la saisie consignées au greffe du tribunal sur la base de l'article 146 § 4<sup>34</sup>.

42. Pour sa part, le fournisseur se prévalait de l'article 144 § 1<sup>er</sup>, texte qui permet de saisir le navire auquel la créance se rapporte, et les articles 75 litt. h) et 85 du Code qui respectivement attribuent un caractère privilégié à la créance de fourniture de soutes et rappelle le principal attribut du privilège, à savoir le droit de suite. En outre, il fondait ses prétentions sur un arrêt de la 5<sup>e</sup> chambre civile de la Cour d'appel de Bordeaux rendu le 4 décembre 2013<sup>35</sup>, arrêt qui avait jugé que la société titulaire d'une créance de fourniture de soutes privilégiée sur le navire saisi pouvait réclamer ladite créance non seulement à l'affrèteur, mais également à l'armateur, en vertu de l'article 2.5 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, ensemble l'article L.5114-8 du Code des transports (textes dont l'article 75 § 1<sup>er</sup> litt. h) du Code CEMAC précité n'est guère qu'un simple clone).

43. Contre toute espérance, faisant totalement litière de l'argumentation basée sur le caractère privilégié de la créance du saisissant et se fondant sur l'article 496 du Code communautaire de la marine marchande, le tribunal a rejeté, comme non fondée, la demande du fournisseur sur l'observation que "*la dette de carburant dont le recouvrement est poursuivi incombe, non pas à la société PRECIOUS LAGOONS Ltd (fréteur-armateur), mais plutôt à la société COPENSHIP (affrèteur)*".

44. Dans le même temps, le tribunal n'a pas moins débouté l'armateur de ses demandes de mainlevée de saisie et de restitution de la garantie au motif que "*la société défenderesse, qui ne conteste pas l'existence de la créance, prétend simplement qu'elle n'en est pas débitrice ; l'existence de la créance étant certaine et le navire saisi étant effectivement celui auquel les soutes ont été fournies, la demande de mainlevée de la saisie et, par voie de conséquence, celle de recouvrement des sommes consignées formulées par la société PRECIOUS LAGOONS Ltd, ne sauraient recevoir un écho favorable*".

Voilà une décision bien singulière qui déboute les deux parties litigantes et qui, au final, ne profite à personne. Elle n'a ni rime, ni raison. Soit le tribunal prenait en considération la

---

<sup>33</sup> L'article 155 prévoit que : "*Le juge saisi de l'instance au fond peut, en tout état de procédure, ordonner mainlevée de la saisie conservatoire du navire, ce même si l'ordonnance autorisant la saisie n'a pas été rétractée par le juge des référés, notamment s'il est avéré que la créance fondant la saisie est hypothéquée ou infondée*".

<sup>34</sup> L'article 146 § 4 dispose que : "*Toute personne qui a constitué une garantie en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article peut, à tout moment, demander au tribunal 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 parce que la créance était inexistante en réalité*".

<sup>35</sup> Aff. sté Aria Inc. contre sté World fuel Services, rôle n° 12/07113 (inédit).



nature privilégiée de la créance de SWISSENERGY et condamnait l'armateur au paiement de ladite créance, soit il estimait que cette créance manquait de substrat et alors il donnait irrémédiablement mainlevée de la saisie, et ordonnait la restitution ou la déconsignation des fonds déposés en contrepartie de la libération du navire.

45. Dans l'opinion du soussigné, le tribunal aurait dû accéder à la demande du créancier pour au moins deux raisons : la circonstance que le navire saisi était le navire auquel la créance se rapporte et la nature privilégiée de la créance de fourniture de soutes. De fait, ainsi que le fait observer une doctrine autorisée, la créance privilégiée apparaît comme *"une véritable créance pesant sur le navire lui-même, créance de caractère réel et non personnel, et qui vient doubler la créance de caractère personnel* (que celui qui a traité avec un armateur ou affréteur non-propriétaire du navire a envers ledit navire). *Cette créance sur le navire exprime, ici encore, la responsabilité personnelle du navire, et n'est pas très différente de l'action in rem reconnue par certains droits étrangers aux titulaires de certaines créances maritimes*"<sup>36</sup>. Aussi bien, la jurisprudence est-elle en faveur de la condamnation du propriétaire du navire débiteur ou causal, pour dette de l'affréteur à temps, lorsque le navire a été redélivré alors que la créance est assortie d'un privilège<sup>37</sup>.

## 2/ Refus d'application inconsciente

46. Un cas a retenu l'attention en matière de compétence d'attribution dans les actions en contestation de saisie conservatoire des navires.

Relativement à cette question, l'article 153 du Code communautaire de la marine marchande donne compétence exclusive au juge des référés pour connaître de toute action en rétractation de l'ordonnance et en mainlevée de saisie conservatoire de navire. En effet, ce texte dispose que :

*"Le propriétaire du navire saisi ou son représentant peut, dès la notification de la saisie faite au capitaine, se pourvoir devant le juge des référés en rétractation de l'ordonnance saisie..."*.

47. De manière pour le moins surprenante, alors même qu'aucune des parties litigantes n'a plaidé l'incompétence du juge des référés, dans son arrêt n° 254/REF prononcé le 10

<sup>36</sup> P. Bonassies et C. Scapel, Traité de droit maritime, 3<sup>e</sup> éd., LGDJ 2016, p. 473, n° 574.

<sup>37</sup> Voir : Cass. com., 15 fév. 1994, in DMF 1994, navire "Gasikara", obs. P. Bonassies ; Bordeaux, 5<sup>e</sup> ch. civ., 4 décembre 2013, op. cit. ; Rennes, 3<sup>e</sup> ch. com., 25 sept. 2012 (arrêt n° 405/406), navire "Pionner Atlantic" (inédit), qui retient que : *"Sauf à priver la saisie de toute efficacité, il n'est pas anormal que cette décision ait pour conséquence d'exposer l'armateur au paiement d'une dette qui ne lui incomberait pas au premier chef, puisque les sommes séquestrées constituent, après le navire lui-même tant qu'il était saisi, le gage des créanciers en droit de se payer sur elles ; c'est, dès lors, à juste titre que le premier juge a prévu la libération des sommes séquestrées lorsque seraient rendues une décision au fond sur le principe et le montant de la créance des sociétés World Fuel Services Corporation, World Fuel Services Inc. et World Fuel services Singapore PTE Ltd. à l'égard soit de la société Kristinia, affréteur, soit de la société de droit danois K/S Danskib 81, armateur contre lequel une instance au fond est également pendante"* ; trib. com. Marseille, 5 avr. 2013, navire "Athena", in Rev. Scapel 2014, 285 ; en faveur également de cette interprétation, P. Bonassies et C. Scapel, op. cit., p. 478, n° 606 et la jurisprudence citée.

octobre 2016 à propos de l'affaire "Apisara Naree"<sup>38</sup>, la Cour d'appel du Littoral à Douala, après avoir pourtant constaté que l'ordonnance de référé entreprise avait été rendue en matière de demande de mainlevée de saisie conservatoire de navire, n'a pas moins retenu que ce litige est plutôt justiciable du juge du contentieux de l'exécution, l'équivalent du JEX français, soit de la compétence du droit commun, en application de l'article 2 de la loi n° 2007/001 du 19 avril 2007 instituant le juge du contentieux de l'exécution au Cameroun. Ainsi, la Cour d'appel a cru pouvoir relever d'office, et en violation avérée du principe du contradictoire, l'incompétence du juge des référés sur l'observation certainement dévoyée que :

*"Ce litige ressortit à la compétence du juge du contentieux de l'exécution ; en effet, la loi n° 2007/001 du 19 avril 2007 instituant le juge du contentieux de l'exécution au Cameroun des décisions judiciaires et actes publics étrangers, ainsi que des sentences arbitrales étrangères, dispose en son article 2 : «le juge du contentieux de l'exécution connaît de tout ce qui a trait à l'exécution forcée des décisions de justice et autres actes»".*

48. Ce faisant, la Cour d'appel fait allègrement peu de cas de la lettre lumineuse de l'article 153 du Code communautaire de la marine marchande, texte qui attribue expressément compétence au juge des référés dans les actions en contestation de la saisie conservatoire. Il y a bien, en la cause, une inapplication inconsciente, mais peu digne, du nouveau Code par la Cour d'appel qui ignore assurément que cet instrument prévoit une compétence spéciale et exclusive en cette matière. Du reste, saisi d'une requête aux fins de sursis à exécution afin de désamorcer les effets pervers de cette décision insolite, le Premier Président de la Cour suprême a accédé à cette requête en ordonnant la suspension de l'exécution provisoire de la décision entreprise dans l'expectative de l'arrêt qui sera rendu sur les mérites du pourvoi formé devant la Haute juridiction<sup>39</sup>.

### **B- La violation du Code par une application rétroactive et, par suite, impertinente**

49. Ainsi qu'il a été indiqué à l'exorde de cette étude, conformément à l'article 2 du Règlement n° 08/12-UEAC-0088-CM-28 portant adoption du Code communautaire de la marine marchande, ce code est entré en vigueur à la date de son adoption, soit le 22 juillet 2012.

Partant, il ne régit que les situations juridiques nées postérieurement à cette date, toutes celles qui précèdent celle-ci étant régies par le code antérieur de 2001. Principe de la non-rétroactivité de la loi oblige. C'est, en effet, un principe général de droit commun universel, puisque reconnu par la quasi-totalité des législations du monde, que la loi n'a pas d'effet rétroactif. Ce principe s'évince nettement de l'article 2 du code civil, texte qui rappelle, de façon éclatante, que :

*"La loi ne dispose que pour l'avenir. Elle n'a pas d'effet rétroactif".*

<sup>38</sup> Aff. sté Precious Lagoons Ltd contre SwissEnergy Trading and Supply Co S.A. (inédit).

<sup>39</sup> Voir l'ordonnance n° 205 du 23 mars 2017 (inédit).

En outre, ce principe est repris dans le préambule de la constitution du Cameroun en ces termes :

*"La loi ne peut avoir d'effet rétroactif. Nul ne peut être jugé et puni qu'en vertu d'une loi promulguée et publiée antérieurement aux faits punissables".*

Ce principe ne souffre dérogation que pour autant qu'il s'agisse de lois de compétence ou de lois procédure, lesquelles sont d'application immédiate<sup>40</sup>.

50. C'est donc non sans surprise que, dans son jugement n° 163/COM rendu le 28 avril 2014<sup>41</sup>, la chambre commerciale du tribunal de grande instance du Wouri à Douala applique, à un litige survenu en 2009, soit près de trois ans avant l'entrée en vigueur du nouveau Code, les prévisions de l'article 552 § 1<sup>er</sup> dudit code ayant porté les plafonds de réparation du transporteur maritime à 875 DTS par colis ou autre unité de chargement et à 3 DTS par kilogramme de poids brut de marchandises objet de la réclamation ou du litige, limitations prévues par les Règles de Rotterdam, alors que le Code de 2001 (art. 414 al. 1<sup>er</sup>) s'en tenait aux limites d'indemnisation résultant des Règles de Hambourg, à savoir 835 DTS par colis et 2,5 DTS par kilo (art. 6, § 1<sup>er</sup>, litt. a).

Il y a de toute évidence, dans le chef du tribunal, une violation délibérée des textes précités (art. 414, al. 1<sup>er</sup>, Code 2001 ; art. 2, C. civ. et Préambule de la Constitution).

51. Qui pis est, ce jugement méconnaît, par ailleurs, les dispositions de l'article 513 du Code de 2012 qui déclarent ouvertement que le Code exclut son application pour les contrats de transport soumis à une convention internationale à laquelle l'Etat membre dont le juge est saisi du litige est contractant. Or, s'agissant en l'occurrence d'un transport maritime de marchandises au départ de Douala (Cmaeoun) et à destination de Pointe-Noire (Congo Brazzaville), ce transport était indéniablement justiciable des Règles de Hambourg en vigueur au Cameroun depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1994. En effet, l'article 2 § 1<sup>er</sup>, litt. a) de cette convention internationale définit ainsi son champ d'application :

*"Les dispositions de la présente Convention s'applique à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque :*

*a) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant".*

52. Il s'ensuit, par voie de corollaire, que le transport litigieux se trouvait indéniablement dans l'orbite des Règles de Hambourg et échappait à l'emprise du nouveau Code. Le

---

<sup>40</sup> Dans son arrêt du 15 sept. 2005 (5<sup>e</sup> ch., Sect. B, navire "Feng", in DMF 2007, 232, nos obs.), la Cour d'appel de Paris a considéré que le Code communautaire de la marine marchande de 2001 n'était pas une loi de procédure immédiatement applicable aux litiges en cours au moment de son entrée en vigueur. Sur l'application immédiate des lois civiles de procédure et des lois de compétence, voir : Civ., 2<sup>e</sup>, 6 mars 1953, in D. 1953, 460, rappelant que les lois civiles de compétence sont applicables aux instances en cours, sauf si ces instances ont déjà fait l'objet d'une décision au fond ; Soc., 7 juin 1951, in D 1951, 509, rappelant le même principe d'effet immédiat pour les lois nouvelles de procédure.

<sup>41</sup> Aff sté armement Delmas contre Les Laboratoires Biopharma S.A., navire "Pacific" (inédit).

jugement précité a été partiellement infirmé par la Cour d'appel du Littoral, laquelle, par arrêt n° 089/COM du 21 octobre 2016 (inédit), a réduit le montant de la condamnation initiale à la valeur des marchandises perdues dans le naufrage (78 633 476 F CFA), alors que le tribunal avait alloué une réparation intégrale à hauteur de 155 828 456 F CFA, sans avoir caractérisé aucune faute intentionnelle ou inexcusable à l'encontre du transporteur DELMAS. Cet arrêt apparaît comme une sorte d'exutoire, de "*judicium rusticorum*", cette règle qui consiste à partager l'objet du litige en deux et dont Cleirac disait qu'elle relevait d'une équité de rustres<sup>42</sup>. Car, en l'absence de toute caractérisation d'une faute qualifiée à l'encontre de l'armateur français, la Cour d'appel aurait dû lui accorder le bénéfice de la limitation et ramener le montant de la réparation à 67 000 000 F CFA.

## CONCLUSION

53. Comme toute œuvre humaine, le Code de 2012 est loin d'être une œuvre parfaite. Les cinq années d'application de cet instrument supranational ont permis de déceler quelques imperfections et scories qui, sans en altérer véritablement la qualité foncière, méritent néanmoins d'être corrigées. C'est ainsi par exemple qu'on a pu constater, en examinant l'affaire "Kai Tuo 9"<sup>43</sup>, que la définition du navire n'est pas topique.

En effet, l'article 2 § 47 définit le navire comme "*tout bâtiment utilisé pour transporter les marchandises en mer*".

54. L'étroitesse de cette définition se passe de tout commentaire, dès lors qu'elle exclut formellement, de la qualification de navire, tout engin nautique ou bâtiment ne servant pas au transport de marchandises, à l'instar des navires de passagers ou de navires armés à des fins scientifiques, écologiques ou sportifs. Aussi bien, est-ce pour cette raison que, dans l'affaire "Kai tuo 9" susvisée, le tribunal de grande instance de Douala s'est passé volontiers de cette définition réductrice pour se fonder uniquement sur les critères retenus par la jurisprudence<sup>44</sup> et la doctrine<sup>45</sup>, à savoir la navigation maritime et l'aptitude à affronter les dangers et périls de la mer. Pour le tribunal, "*il ressort de la jurisprudence qu'un navire est un engin flottant apte à affronter les dangers de la mer et effectivement employé dans le cadre d'une navigation maritime. En l'espèce, ... il n'est pas contesté que cette barge ("Kai Tuo 9") est destinée à draguer le chenal d'accès au port et est conduite dans la rade du port pour y être vidée des déblais de dragage. Il s'agit donc d'un engin de servitude qui n'est pas employé dans le cadre d'une navigation maritime et n'affronte pas les dangers de la mer, puisqu'il est seulement destiné à éliminer les déblais de dragage dans la rade du port. En conséquence, il ne peut recevoir la qualification de navire*".

<sup>42</sup> Ph. Delebecque, Droit maritime, 13<sup>e</sup> éd. Dalloz, 2014, p. 681, n° 924 in fine.

<sup>43</sup> TGI Douala, jugement n° 646/Com, 1<sup>er</sup> oct. 2015, Etat du Cameroun s/c Ministre des finances, Activa Assurances & Sogea saton c/ China Harbour Engineering Company (CHEC) et CCCC Guangzhou Dredging Company Ltd, barge "Kai Tuo 9", inédit.

<sup>44</sup> Voir : Cass. req., 13 janv. 1919, S. 1919, 1, p. 340 ; Cass., 6 déc. 1976, navire "Poupin Sport", in DMF 1977, 513 ; Caen, 17 sept. 1991, navire "Zef", in DMF 1993, 50, note A. Tynaire et DMF 1993, 20, obs. P. Bonassies ; Rouen, 30 nov. 2000, in DMF 2001, 470, note C. Navarre-Laroche.

<sup>45</sup> Voir : A. Vialard, Droit maritime, éd. PUF 1997, p. 236, n° 274 ; S. Miribel, Qu'est-ce qu'un navire ? in "Mélanges en l'honneur de Christian Scapel", op. cit., p. 279 ; R. Rodière, Traité général de droit maritime : le navire, qui définit le navire comme "*un engin flottant de nature mobilière, affecté à une navigation qui l'expose habituellement aux risques de la mer*".

55. Le navire étant au centre du droit maritime<sup>46</sup>, dès lors que toutes les règles spécifiques de cette branche du droit<sup>47</sup> gravitent autour de cet engin<sup>48</sup>, il est éminemment important de trouver une définition adéquate de cette notion. On pourrait alors définir le navire, ainsi que le suggère une certaine doctrine<sup>49</sup>, comme *"un bâtiment utilisé comme moyen de transport flottant, pourvu de moyens de propulsion autonome, d'une coque apte à effectuer une navigation maritime et à affronter les périls de la mer"*<sup>50</sup>.

56. Par ailleurs, le régime de la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes est manifestement entaché de quelques coquilles typographiques qui n'en facilitent pas l'intelligibilité et l'application. A titre exemplatif, au paragraphe 3 de l'article 103, il est mentionné que : *"il n'est pas en droit de limiter sa responsabilité..."*. Le pronom personnel "il" est mis pour *"toute personne visée à l'article 102"*. Dès lors, il convient d'écrire : *"elle n'est pas en droit de limiter sa responsabilité..."*. Pareillement, l'article 111 vise *"l'une des créances indiquées aux articles 103, 104 et 106"*. Il s'agit manifestement d'une erreur. Car, l'article 106 ne vise aucune créance spécifique, se bornant simplement à indiquer les plafonds de la dette de réparation du propriétaire de navire. Dans ces conditions, dans l'article 111, l'article 106 devra être remplacé par l'article 105. De même, l'article 106 parle uniquement des limites de la responsabilité du propriétaire du navire. Pourtant, en vertu de l'article 102, ces limites s'appliquent également à l'assistant. Par ailleurs, au titre de la procédure de constitution du fonds de limitation, l'article 127 fait un renvoi à l'article 120. Là aussi, l'erreur est évidente, puisque c'est l'article 121 qui est concerné par ce renvoi. Pour ce qui est à présent de la répartition du fonds et des voies de recours pouvant être exercés, l'article 141 se lit de la manière suivante : *"les ordonnances du juge commissaire prises en application des articles 131 et 139 ci-dessus peuvent être frappés d'opposition dans le délai prévu à l'article 133 précité..."*. Cette rédaction est incorrecte. Le terme *"juge commissaire"* devra être remplacé par celui plus adéquat de

---

<sup>46</sup> Il conditionne, par exemple, l'application du régime juridique de la saisie conservatoire de navire et de celui de la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, ces régimes juridiques n'étant pas applicables à des engins qui n'ont pas la qualification de navire. Il est, par ailleurs, l'occasion de divers contrats maritimes, à l'exemple de l'affrètement..., du remorquage, portuaire ou hauturier, de la vente amiable ou sur saisie, de la construction par économie ou à forfait, de la consignation de la coque ou encore de l'hypothèque"

<sup>47</sup> Pour le prof. canadien William Tetley, *"le droit maritime n'est pas une branche du droit, mais une tranche de toutes les branches du droit"*. Voir : "International conflict of laws, common, civil and maritime", p. 16, cité par J. Bonnaud, Le contrat de transport maritime de marchandises : quelques particularités, in DMF 2016, pp. 867 et ss., notamm. p. 868.

<sup>48</sup> Du même avis, J.L. Bergel, Le navire, bien meuble à coloration immobilière, in "Mélanges en l'honneur de Christian Scapel", éd. PUAM 2013, p. 77, pour qui le navire est le *"pivot sur lequel repose tout le droit maritime, qui en détermine le domaine et autour duquel s'organisent toutes les règles spécifiques de cette matière..."* ; voir aussi : P. Bonassies, Cours de droit maritime, Aix-en-Provence, n° 122, cité par Ph. Delebecque, "Le particularisme des contrats maritimes", in "Mélanges offerts à Pierre Bonassies", pp. 127 et ss., notamm. p. 133, n° 7. Pour le prof. Bonassies, le navire c'est *"l'objet central du droit maritime, l'élément autour duquel s'organisent les règles de ce droit"*.

<sup>49</sup> S. Miribel, Qu'est-ce qu'un navire ? in "Mélanges en l'honneur de Christian Scapel", op. cit., p. 279.

<sup>50</sup> Voir aussi : J. Bonnaud, Le contrat de transport maritime de marchandises : quelques particularités, op. cit., p. 869, qui préfère la définition suivante, *"élaborée par la doctrine à partir de la jurisprudence"* : *"Engin flottant qui, avec un armement et un équipage qui lui sont propres, est capable d'affronter les périls de la mer où il navigue habituellement"*.

"**Président du tribunal**", par cela seul que le juge commissaire n'intervient pas dans le domaine de la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes en Afrique centrale. Dans le prolongement, l'article 131 devra être remplacé par l'article 132 et l'article 133 par l'article 134. Enfin, à l'article 143 § 2, il est précisé que, "*à l'issue du paiement, le séquestre dresse un rapport. Le Président du tribunal dresse une ordonnance de clôture...*". Le Président du tribunal ne dresse pas une ordonnance. Il rend une ordonnance. Ce texte devra être retouché en conséquence.

57. Ces quelques inadvertances donnent à penser qu'il faut, d'ores et déjà, envisager d'envoyer à nouveau notre Code au bassin de radoub communautaire afin de le dépoussiérer de toutes les imperfections relevées. Le législateur de la CEMAC est donc à nouveau interpellé. Il faut lui souhaiter bon vent !