



Organisation pour l'Harmonisation en Afrique  
du Droit des Affaires (O.H.A.D.A.)

Ecole Régionale Supérieure de la Magistrature  
(E.R.SU.MA.)



## **FORMATION DES FORMATEURS MAGISTRATS**

*Droit pénal des affaires et Contentieux maritime*

*du 26 janvier au 06 février 2009*

# **LE CONTENTIEUX MARITIME**

## **Pr. DIALLO Ibrahima Khalil**

Docteur d'Etat en Droit Enseignant à la Faculté des  
Sciences Juridiques et Politiques de l'Université Cheick  
Anta DIOP de Dakar (Sénégal), Consultant de la  
Commission de l'UEMOA en transport maritime, Membre  
titulaire du Comité maritime international (CMI), Consultant  
et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU)  
en droit des transports.  
(Sénégal)

## LE CONTENTIEUX MARITIME

Le Droit maritime est cette branche du droit qui a pour objet l'étude des relations entre particuliers qui se nouent ou se dénouent en mer. De ce point de vue, il appartient non seulement à la famille du droit privé mais plus précisément du droit commercial dont il est un sous groupe.

Il met en présence, exclusivement, des opérateurs privés par exemple dans le cadre de contrat de transport par mer, de contrats d'affrètement maritime, de sauvetage entre navires, de contrats de représentation notamment dénommé consignation ou autres, de contrats de ventes maritimes etc. Quant au Droit de la mer, lui, il étudie les aspects de droit public des activités maritimes et intéresse, donc, les Etats à titre principal soit dans leurs rapports entre eux soit dans leurs relations avec les particuliers.

Dans le cadre du présent séminaire de formation, nous examinerons les règles concernant le commerce maritime en mettant l'accent sur les litiges pouvant découler des rapports contractuels. Effectivement, il est très rare qu'un contrat soit conclu en cette matière et qu'il soit entièrement exécuté sans qu'il n'y ait de litige. C'est l'une des activités commerciales où il y a le plus de contentieux. Sous ce rapport, dans les pays à façade maritime dotés de ports opérationnels desservant également les pays de l'hinterland, le trafic marchandises est assez important ; ce qui ne manque pas de générer un abondant contentieux. Il est essentiel de rappeler, à ce sujet d'ailleurs, que plus de quatre vingt dix pour cent (90%) du commerce extérieur de nos Etats, en termes de trafic de marchandises, transite par la mer que ce soit à l'import ou à l'export.

Et, en cette occurrence, les cours et tribunaux de nos Etats devraient être constamment sollicités pour en connaître, en particuliers ceux dotés de côtes. Ce qui rend indispensable, à tout point de vue, une bonne appréhension, par les magistrats, des mécanismes assez complexes, voire singuliers, de règlement dudit contentieux du fait du particularisme des règles et usances applicables en la matière. Il se trouve que, l'insuffisance d'une bonne maîtrise de ces normes a très souvent pour conséquence, la propension des opérateurs du commerce à recourir aux modes alternatifs de règlement des litiges notamment l'arbitrage commercial ou à extrader leurs contentieux vers d'autres juridictions souvent du Nord.

Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis

Le présent séminaire augure, certainement, d'un changement de perception de cette donne, avec l'espoir que les participants y trouveront les instruments nécessaires pour résoudre efficacement les litiges dont ils seront saisis.

La matière étant bien très vaste et son traitement ne pouvant être exhaustif en seulement cinq jours de débats, nous avons pris le parti de ne traiter que des sujets les plus fréquemment soumis au juge.

C'est pour cette raison que nous avons délibérément choisi cinq sous thèmes majeurs à savoir :

- **Sous thème 1** : les généralités sur le Droit maritime de manière à bien percevoir certaines spécificités propres à la matière et cerner l'état du droit applicable dans les différents Etats membres de l'OHADA.
- **Sous thème 2** : le contentieux de la responsabilité du transporteur maritime qui nous amènera à examiner le principal contrat en matière maritime en ce que c'est lui qui est plus fréquemment conclu dans le cadre des opérations d'importation de produits manufacturés divers : il s'agit du contrat de transport, au sens strict, avec toutes les conséquences juridiques pouvant découler de son application, par exemple la saisie du navire transporteur.
- **Sous thème 3** : le contentieux en matière d'affrètement maritime ; il touche essentiellement les opérations d'exportation de nos matières 1<sup>e</sup> à travers des contrats d'un genre très particulier dont la réglementation est faite, pour l'essentiel, d'usages maritimes assez complexes.
- **Sous thème 4** : le contentieux concernant l'exploitation des ports autonomes qui, depuis l'entrée en vigueur des normes communautaires OHADA soulève des problèmes juridiques assez complexes et ont donné lieu à une divergence jurisprudentielle dans certains Etats notamment au Sénégal.
- **Sous thème 5** : le contentieux de la saisie de navires.

## **SOUS THEME 1 : GENERALITES SUR LE DROIT MARITIME**

**Le Droit maritime, qui constitue une branche essentielle du Droit du commerce international, étudie des matières comme :**

- **le contrat de transport de marchandises ou de passagers et de leurs bagages ;**
- **le contrat d'affrètement maritime ;**
- **les saisies de navires ;**
- **les auxiliaires maritimes encore appelés intermédiaires ;**
- **les événements de mer qui concernent les incidents ou accidents en mer ;**
- **les ventes maritimes qui sont des ensembles contractuels très complexes ;**
- **les assurances maritimes constituées essentiellement de l'assurance corps et de l'assurance facultés ;**
- **etc.**

**Il n'est plus contesté que c'est une matière vieille de plusieurs siècles mais qui, comme le dit Pardessus, « a traversé tous les âges sans vieillir ».**

**En effet, malgré son ancienneté, il est toujours actuel. Et, de ce point de vue, pour une bonne compréhension du sujet, il serait utile d'examiner ce qui en fait la singularité avant de voir quelles en sont les sources non seulement en droit international et en droit communautaire mais aussi en droit interne en prenant exemple sur quelques Etats membres de l'OHADA dont le Bénin.**

### **1. LE PARTICULARISME DU DROIT MARITIME**

**Le Droit maritime est une branche assez particulière du droit à telle enseigne que certains anciens auteurs avaient brillamment défendu la thèse de son autonomie par rapport aux autres branches du droit. Mais, une telle opinion, aussi rigoureuse qu'elle fut et malgré l'autorité de ses auteurs dont le doyen Georges Ripert, ne put prospérer et s'imposer. En effet, la tendance majoritaire convenait plutôt, tout en reconnaissant la très grande particularité de la matière, qu'il s'agit d'une sous branche du droit commercial pour ne pas dire que c'est du droit commercial maritime, appellation, souvent d'ailleurs, utilisée par certains.**

Ce particularisme se caractérise par le fait que certaines règles n'existent nulle part ailleurs qu'en droit maritime, ainsi :

- l'avarie commune ;
- l'assistance maritime qui, bien que très comparable au secours porté à une personne en danger en droit terrestre, s'en distingue à plusieurs égards ;
- le prêt à la grosse aventure ;

alors que d'autres qui ont d'abord existé en droit maritime ont été accaparées et adaptées au droit terrestre. Sur ce dernier registre on peut mentionner notamment :

- l'assurance maritime ;
- l'hypothèque maritime ;
- la violence morale comme vice du consentement dans le droit des contrats ;
- l'obligation de résultat en matière de transport ;
- etc.

La 1<sup>e</sup> série de règles, très vieilles, est encore de droit positif pour l'essentiel ; ce qui restitue tout son sens à la formule précitée de Pardessus alors que la 2<sup>e</sup> a fait dire à un auteur que « la mer est la mère du droit » (cf. *Ibrahima Khalil DIALLO in « Le contentieux maritime devant le juge » Tome 1 page 19*).

En effet, aujourd'hui, l'influence du droit maritime dans l'élaboration des normes de droit commun est incontestable en ce que beaucoup de principes juridiques qui ont fait recette ont pour origine une décision de l'Assemblée plénière de la Cour de cassation française rendue en matière de contentieux maritime cf.. *Ibrahima Khalil DIALLO op.cit page 20*).

Si l'on prend en compte les normes qui n'existent nulle part ailleurs qu'en droit maritime et qui en font, en quelque sorte, une matière à part, on peut retenir les quelques considérations suivantes :

### 1. 1- Le prêt à la grosse aventure

Cette institution, très ancienne, a pendant longtemps constitué l'une des principales originalités du droit maritime. En effet, à l'origine, les embarcations maritimes étaient très archaïques voire rudimentaires et, de ce point de vue, très dangereuses pour la navigation maritime du

**fait des dangers de la mer et de la longueur des voyages. Les expéditions maritimes étaient donc soumises à des risques extraordinaires à telle enseigne que arriver à bon port à destination relevait de l'exception.**

**La navigation maritime était alors assimilée à une véritable « aventure en mer ». Cette aventure, grosse de dangers, exigeait, pour maximiser sa réussite, des fonds assez importants pour la préparation du voyage. C'est ainsi que des capitalistes prirent l'habitude de financer de telles expéditions maritimes en octroyant des prêts. Ce sont ces prêts qui furent appelés « prêts à la grosse aventure ».**

**Ces prêts étaient par ailleurs d'un genre très particulier en ce que leur régime de remboursement était très original. En effet, la pratique qui s'était instaurée voulait que le remboursement ne devait se faire que si et seulement si l'expédition arrivait à bon port et que rien n'était dû par l'emprunteur dans le cas contraire c'est-à-dire si l'expédition périssait. Mais, en cas de réussite, le prêteur de deniers avait droit non seulement au remboursement de son capital mais, en plus, au paiement d'un intérêt substantiel dont le taux pouvait avoisiner les 80%.**

**C'est en cas d'échec, donc, que tout le monde perdait.**

**On a vu, à travers ce mécanisme, une forme d'assurance inversée en ce que l'indemnité n'est due que si aucun risque ne se réalise alors que l'assurance, dans sa forme actuelle, ne donne lieu à règlement que si et seulement si le sinistre, c'est-à-dire le risque, est avéré.**

**C'est pour cette raison qu'on dit que le « prêt à la grosse aventure » est l'ancêtre de l'assurance telle qu'on la connaît aujourd'hui et dont l'apparition remonte à la veille de la seconde guerre mondiale.**

**Cette institution s'affaiblira dans le système francophone à la faveur de l'apparition de l'hypothèque maritime puis avec la pénalisation du taux usuraire.**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

## 1. 2- L'assistance maritime

L'assistance maritime consiste dans le secours porté en mer à un navire en danger de se perdre par un autre navire. Le critère sine qua non réside dans le péril qui menacerait l'expédition. Car, si le navire ne court plus aucun danger, par exemple lorsqu'il s'est déjà échoué, il s'agirait plutôt de parler d'opérations de remorquage. De ce point de vue, l'assistance maritime est très voisine au secours porté, en droit commun, à une personne en danger et qui est réprimé par la non assistance à personne en danger qui est une infraction pénale.

En l'occurrence, ce mécanisme est soumis à un régime juridique particulier notamment du point de vue de la rémunération du navire assistant qui est très consistante à condition qu'il y ait eu un résultat utile car sans résultat utile, il n'y a pas de rémunération selon l'adage « no cure no pay » bien traduit en législation. (cf. article 50 de l'Ordonnance du 18 juin 1968 portant Code de la marine marchande du Bénin). Ce qui en constitue la grande différence avec la gestion d'affaires de droit commun car le navire assistant a pu être qualifié par certains auteurs de gérant d'affaires. Mais, cette qualification a été rejetée car le gérant d'affaires n'a droit qu'au remboursement des dépenses utiles qu'il a engagé alors que l'assistance maritime est une véritable activité lucrative (cf. *Ibrahima Khalil DIALLO op.cit page 83*).

## 1. 3- L'avarie commune

Cette institution est l'une des plus spécifiques du Droit maritime. On appelle communément « avaries communes », le dommage occasionné par le capitaine, de façon délibérée et consciente, au navire et/ou à la cargaison dans l'unique but de sauver l'expédition d'un péril imminent. Cette définition est reprise par les législations internes des Etats notamment par l'article 291 de l'Ordonnance du 14 mars 1974 portant Code de commerce maritime du Bénin.

Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001

Sa singularité tient d'abord au fait que c'est un dommage volontaire ensuite et surtout que la responsabilité doit être collective pour ne pas dire commune. En d'autres termes, il y a un auteur, une ou plusieurs victimes mais tout le monde est responsable ; à tout le moins, tout ceux qui avaient des intérêts dans l'expédition.

En droit international, les avaries communes sont régies par ce qu'on appelle « les Règles d'York et d'Anvers » conçues et élaborées par le Comité Maritime International (CMI) et qui ne sont pas une convention internationale mais des normes à caractère contractuel comme les Incoterms ou les Règles et usances uniformes en matière de crédit documentaire.

Et, le règlement des avaries communes consiste dans un régime juridique également très original comparable en certains aspects à la liquidation d'une succession. Il s'agit, effectivement, de constituer deux masses ; une masse créancière et une masse débitrice et répertorier l'ensemble des personnes et biens devant figurer dans chacune d'elle étant entendu que tous ceux qui avaient des intérêts dans l'expédition figureront dans la masse débitrice, y compris ceux dont la cargaison a été endommagée. Ces derniers contribueront « en moins prenant ». Et la base de contribution de chacun est calculée proportionnellement à la valeur de la cargaison embarquée, le taux étant fixé par un spécialiste appelé « dispacheur ».

## **2. LE DROIT INTERNATIONAL CONVENTIONNEL**

Les normes applicables en matière maritime sont d'origine essentiellement conventionnelle. Et, en l'occurrence en matière de transport international de marchandises, il y a trois conventions en vigueur à savoir :

- La Convention sur l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924 ;
- La Convention du 25 août 1924 telle que modifiée le 23 février 1968 ; et enfin
- La Convention sur le transport international de marchandises par mer adoptée à Hambourg le 31 mars 1978.

## **1. 1- La Convention du 25 août 1924**

Elle se caractérise par un champ d'application très restrictif car elle ne s'applique que si et seulement si un connaissement a été émis dans un Etat lié par cette Convention. Il se trouve aussi que ses dispositions ne couvrent les opérations de transport que du chargement au déchargement ; ce qui a conduit à donner lieu au sectionnement juridique du contrat de transport en trois phases : une phase maritime et deux phases terrestres.

Cette Convention a aussi institué un régime de responsabilité assez favorable au transporteur maritime se caractérisant par :

- ✓ une présomption de responsabilité en sa faveur ;
- ✓ des causes d'exonération du transporteur appelées cas exceptés au nombre de 17 environ ;
- ✓ une prescription d'un an ;
- ✓ une limitation de responsabilité ou quantum de réparation des dommages occasionnés par le transporteur relativement faible ;
- ✓ etc.

Toutefois, cette Convention ne s'applique en OHADA que dans ceux des Etats qui l'ont effectivement ratifiée après les indépendances. C'est le cas de la Côte d'Ivoire où cette Convention est toujours en vigueur alors qu'elle n'est plus applicable dans d'autres qui après ratifiée sont aujourd'hui liés par celle de 1978 dite Convention de Hambourg.

Par contre, cette Convention n'est pas de droit positif dans ceux des Etats de l'OHADA qui ne l'ont pas ratifiée contrairement à ce que pense une certaine opinion. C'est le cas du Bénin et du Togo.

En effet, ces Etats n'ont jamais ratifié ni adhéré à cet instrument international. Et la France, en ratifiant ce texte en 1937, avait émis une réserve suivant laquelle cette ratification n'emporterait aucun effet de droit dans ses colonies. En conséquence, le principe de continuité

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001

**législative ne s'applique pas, en l'occurrence, par rapport à ce texte.**

## **2. 2- La Convention du 25 août 1924 modifiée par le Protocole de Wisby du 23 février 1968**

**Ce texte est sensiblement une reproduction du précédent avec quelques modifications concernant notamment l'élargissement du champ d'application, la précision sur le critère d'internationalité et sur l'action récursoire etc.**

**Cette Convention dite de 1924/68 est applicable en France. Mais aucun Etat membre de l'OHADA n'a ratifié le Protocole de Wisby et en conséquence, la Convention ne s'y applique donc pas.**

## **2. 3- La Convention du 31 mars 1978 dite « Règles de Hambourg »**

**Elle est réputée être très favorable à l'usager appelé chargeur. Elle se caractérise par :**

- ✓ la non exigence de l'émission d'un connaissement ;**
- ✓ l'application de la prise en charge à la livraison, mettant ainsi fin au sectionnement juridique du contrat ;**
- ✓ une responsabilité du transporteur fondée sur une présomption de faute ;**
- ✓ la suppression des cas exceptés existant dans la Convention de 1924 ;**
- ✓ une prescription de deux ans ;**
- ✓ un mécanisme de solution du contentieux par la saisine des juridictions étatiques ou arbitrales ;**
- ✓ etc.**

**Cette Convention a été ratifiée par quelques Etats membres de l'OHADA dont le Burkina Faso, le Cameroun, le Congo Brazzaville, la Guinée Conakry et le Sénégal. Seulement, le Congo n'a pas encore déposé ses instruments de ratification au niveau du secrétariat général des Nations unies ; ce qui n'emporte aucune conséquence sur l'applicabilité du texte dans ce pays dès**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis**

**lors que les procédures internes d'entrée en vigueur ont été respectées. Le dépôt des instruments de ratification est une simple procédure de notification.**

**Bien d'autres Etats membres de l'OHADA ne l'ont pas encore ratifiée notamment le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Togo etc.**

## **2. 4- Cas particulier de la nouvelle Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer**

**On retiendra que la Commission des Nations Unies pour le Droit commercial international (CNUDCI) a fait élaborer un Projet de Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer depuis 2000. Son Assemblée générale tenue à New York du 16 juin au 3 juillet 2008 a adopté le texte définitif. Et, c'est le 12 décembre dernier que l'Assemblée générale de l'ONU en sa 63<sup>e</sup> session a adopté la nouvelle Convention qui sera signée en septembre prochain à Rotterdam et sera ainsi baptisée « Règles de Rotterdam ».**

**Les Etats africains membres de l'OHADA se sont beaucoup investis dans le cadre des négociations ayant jalonné ces travaux notamment à travers le groupe africain dont le Bénin assurait la Présidence. Nous avons eu, à titre personnel, l'honneur d'être coopté comme porte parole du dit groupe qui s'est réuni dans différents Etats membres pour préparer les sessions de la CNUDCI qui se tenaient, alternativement, à New York en avril et à Vienne en novembre de chaque année jusqu'en 2008.**

**Nul doute que ce texte pourrait être ratifié par les Etats de l'OHADA qui ont beaucoup investi dans les négociations pendant de longues années.**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

**Du point de vue, des règles matérielles, cette nouvelle Convention apporte beaucoup de changement par rapport au droit positif actuel notamment :**

- ✓ l'admission des documents électroniques bien réglementés dans le texte ;
- ✓ la non référence expresse au connaissance ;
- ✓ le devoir d'information mis à la charge de l'expéditeur ;
- ✓ la réglementation détaillée des obligations du chargeur ;
- ✓ des règles « mixtes » d'exonération du transporteur qui sont un mixage entre celles de 1924 et celles de 1978 ;
- ✓ le droit de contrôle reconnu au chargeur ;
- ✓ la réglementation du contrat de volume ;
- ✓ la faculté pour chaque Etat qui ratifie la Convention de choisir entre « l'opting in » et l'opting out » concernant l'application des règles de compétence;
- ✓ un quantum de réparation des dommages relativement plus élevé ;
- ✓ etc.

**Au total, on se rend compte qu'en OHADA, il y a au moins trois cas de figure en ce qui concerne l'Etat des normes applicable à savoir :**

- ✓ des Etats liés par la Convention de 1924 ;
- ✓ des Etats liés par la Convention de 1978 et
- ✓ des Etats qui ne sont liés par aucune convention internationale.

## **2. LE DROIT MARITIME EN DROIT COMMUNAUTAIRE OHADA, UEMOA ET CEMAC**

La réglementation du secteur maritime n'échappe pas au domaine de compétence des organisations sous régionales d'intégration que ce soit l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA), l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ou la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC).

### **2. 1- L'OHADA**

Concernant l'OHADA, l'article 2 du Traité de Port Louis est très clair quand il vise le droit des transports dans son champ d'application. Cela signifie que tous les modes de transport sont susceptibles de faire l'objet de réglementation communautaire que ce soit le routier, le ferroviaire, le fluvial, l'aérien ou le maritime.

A ce jour, seul le transport de marchandises par routes a été réglementé dans l'acte uniforme du 22 mars 2003 entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004. Les autres modes de transports ne sont pas encore touchés, ce qui est regrettable aussi bien pour l'aérien que le maritime car ces deux modes sont utilisés dans l'écrasante majorité des cas de transport de personnes sur longue distance ou de marchandises à l'import ou à l'export. Ce qui touchent l'essentiel de l'économie des Etats membres.

Souhaitons que, bientôt, l'OHADA fasse élaborer un acte uniforme sur le transport de marchandises voire sur l'affrètement maritime dès lors que l'économie des Etats membres en est très largement tributaire qu'ils soient avec ou sans littoral.

### **2. 2- L'UEMOA**

S'agissant de l'UEMOA, si la réglementation du secteur aérien est très abondante avec notamment les différents paquets de textes adoptés en 2002 et 2003 et qui comprennent une dizaine de textes (règlements, directives ou décisions), il n'en est pas de même pour le secteur

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis

**maritime. En effet, la réglementation communautaire de l'Union est très pauvre en matière maritime.**

**C'est le Protocole additionnel n°II qui a élargi le champ d'application du Traité de l'Union signé à Dakar en janvier 1994 au secteur des transport.**

**Mais, de façon spécifique, seuls quelques textes pertinents avaient été officiellement adoptés avant 2008 notamment de :**

- ✓ **La Recommandation n°03/1998/CM/UEMOA, du 03 juillet 1998, relative au Programme commun de développement du sous-secteur maritime de l'UEMOA ;**
- ✓ **La Recommandation n°02/2002/CM/UEMOA du 27 juin 2002, relative à la simplification et à l'harmonisation des procédures administratives et de transit portuaire au sein de l'UEMOA ; et**
- ✓ **une Directive adoptée en 2000 sur le mode de financement des Conseils de chargeurs.**

**D'autres textes, préparés depuis 2004 et finalisés par le Comité des experts des Etats membres depuis mars 2008 n'ont été adoptés par la Commission et le Conseil des Ministres sectoriel en transport maritime que le 15 février 2008. Et leur adoption définitive par le Conseil des Ministres statutaire n'est intervenue qu'en juin dernier. Il s'agit de six (6) textes que nous avons eu le privilège de concevoir et de rédiger pour la Commission et que nous avons présentés tour à tour au comité des experts des Etats membres et au Conseil des Ministres sectoriels.**

**Ces textes sont les suivants :**

- ✓ **le règlement relatif au transport maritime au sein de l'Union ;**
- ✓ **le règlement relatif aux conditions d'exercice des professions d'intermédiaires de transport maritime au sein de l'Union ;**
- ✓ **le règlement relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes au sein de l'Union ;**
- ✓ **la Directive relative à la recherche et au sauvetage en mer et à la protection de l'environnement marin au sein de l'Union ;**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis**

- ✓ la Directive relative aux fournisseurs de services portuaires au sein de l'Union ; et
- ✓ la Directive portant mise en place d'un cadre institutionnel harmonisé du sous secteur maritime de l'Union.

Au regard de ce rappel, on peut constater que l'UEMOA non plus n'a pas encore véritablement réglementé un secteur aussi stratégique pour l'économie des Etats membres que les transports maritimes.

Toutefois, l'élaboration d'un Code maritime communautaire serait envisagée.

### 3. 3- LA CEMAC

La CEMAC a choisi l'option inverse à celle de l'UEMOA en adoptant directement un texte unique et uniforme appelé Code communautaire de la marine marchande à travers le Règlement du 03 août 2001 adopté à Bangui. C'est un texte très volumineux publié sur 274 pages comprenant 607 articles distribués en 9 livres qui embrasse tous les domaines du secteur maritime.

Sa rédaction est toutefois très critiquable notamment en ce qui concerne le commerce maritime stricto sensu même si, dans beaucoup de cas, ils ont intégré les conventions internationales mais de façon inappropriée dès fois, maladroite.

## 4. L'ETAT DES TEXTES MARITIMES APPLICABLES EN OHADA

Les Etats membres de l'OHADA, avec ou sans façade maritime, ont ratifié beaucoup de conventions maritimes en différentes matières notamment sur les questions concernant la sécurité maritime, car en ce domaine, l'Organisation maritime internationale dite OMI est très vigilante et exigeante en tant que institution spécialisée des Nations unies.

Ils ont également légiféré en matière maritime depuis l'indépendance et tous les pays côtiers sont dotés de lois internes pertinentes dans ce domaine. La plupart d'entre eux ont adopté un code de la marine

Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis

**marchande alors que d'autres comme le Bénin ont choisi d'avoir deux lois internes différentes pour régir le secteur.**

### **3. 1- Le droit international conventionnel**

**Concernant les conventions sur le commerce maritime, il a été rappelé plus haut que concernant le transport de marchandises par mer, il y a deux trois catégories d'Etats à savoir ceux liés par la Convention de 1924, ceux liés par celle de 1978 et ceux qui ne sont liés par aucune convention.**

**Pour d'autres conventions maritimes, la situation est un peu plus harmonisée.**

**Ainsi, les anciennes colonies françaises d'Afrique, sont liés à la Convention pour l'unification de certaines règles en matière de saisie conservatoire de navires signée à Bruxelles le 10 mai 1952 du fait de l'engagement pris en leur nom par la France le 23 avril 1958 . Cette Convention est entrée en vigueur à leur égard depuis le 23 octobre 1958. Il est utile de rappeler que les Nations Unies ont fait adopter une nouvelle Convention sur la saisie conservatoire de navires sous l'égide de la CNUCED depuis le 12 mars 1999. Celle-ci n'est pas encore entrée en vigueur et, du reste, n'a été ratifiée en OHADA que par le Gabon.**

**D'autres conventions de droit maritime ont aussi été ratifiées notamment la Convention de New York du 08 juillet 1965 sur le commerce de transit des Etats sans littoral, la Convention sur le Droit de la mer adoptée à Montégo Bay le 10 décembre 1982 etc.**

### **3. 2- Les lois maritimes internes**

**La plupart des Etats côtiers ont adopté des lois internes dans le cadre d'un texte unique appelé code de la marchande ou code maritime et dont l'objet est de régir le secteur maritime. D'autres comme le Bénin ont choisi de voter deux textes différents pour régir le sujet.**

**Dans le 1<sup>er</sup> cas, il s'agit de vieux textes adoptés depuis de très nombreuses années et qui, aujourd'hui sont très largement dépassés. Mais, ils ont tous fait élaborer des**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

projets de lois qui sont en attente d'adoption. Pour le cas du Sénégal, la loi du 16 août 2002 a remplacé celle du 22 mars 1962 portant code la marine marchande qui, elle-même, est en voie d'être entièrement révisée.

Dans le 2<sup>e</sup> cas c'est-à-dire celui du Bénin, essentiellement deux lois internes ont été adoptées depuis l'indépendance ; il s'agit de :

- ✓ L'Ordonnance du 18 juin 1968 portant Code de la marine marchande, modifiée par celle du 9 décembre 1969 et
- ✓ L'Ordonnance du 14 mars 1974 portant Code de commerce maritime.

Elles sont toutes applicables bien qu'elles couvrent des domaines qui se chevauchent quelque fois malgré la relative distribution des matières entre les deux ordonnances. Mais, avec le mécanisme classique de solution du conflit de normes en droit interne, le juge devrait pouvoir identifier, chaque fois que de besoin, le texte applicable.

Ainsi, en matière de transport, d'affrètement, de saisies de navires, de ventes maritimes, d'hypothèque notamment, c'est le Code de commerce maritime qui s'applique.

Cette dichotomie, assez curieuse, devrait disparaître bientôt avec l'adoption d'un texte unifié portant Code maritime du Bénin dont le texte du Projet serait achevé et en attente d'adoption par l'Assemblée nationale.

## **5. LA PROBLEMATIQUE DES NORMES APPLICABLES DANS LES ETATS NON LIES PAR UNE CONVENTION INTERNATIONALE**

Trois situations différentes se présentent aujourd'hui en OHADA.

En effet, pour les Etats de la CEMAC, le code communautaire de la marine marchande s'applique pour l'essentiel du fait de la primauté du droit communautaire. Pour les Etats de l'UEMOA, en l'absence de normes communautaires pertinentes, il n'y a pas non plus de problème pour ceux des Etats qui sont liés par des conventions maritimes internationales.

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001

**Le problème concerne plutôt, ceux des Etats qui, comme le Bénin, ne sont pas liés par une convention dans une matière précise tel le transport international de marchandises par mer. Quel texte devra appliquer le juge ?**

**La réponse ne saurait être péremptoire. En effet, le juge devra certainement faire de la casuistique.**

**Ainsi, dans le cas du Bénin et en matière de transport, stricto sensu, un examen attentif des normes du Code de commerce maritime du Bénin révèle qu'il n'existe aucune disposition impérative assimilable à une loi de police qui rendrait automatique l'application du dit Code. Cela signifie simplement que, pour le transport international de marchandises par mer et en l'absence de convention internationale applicable, le juge béninois devra nécessairement interroger son système de droit international privé pour savoir quelle loi appliquer. Cette interrogation permettra de retenir une règle de conflit de lois devant conduire au choix du texte applicable ; texte pouvant être le Code maritime béninois ou une loi étrangère voire une convention internationale au titre de la *lex causae*.**

**Et, si on se fie à la tradition jurisprudentielle francophone, la règle de conflit de lois de référence pour déterminer la loi applicable en matière de transport international de marchandises est la loi du lieu d'exécution. Cette loi varie en fonction du juge saisi car, comme dit l'adage, « le juge aimant bien sa loi nationale », fera tout pour que cette « loi du lieu d'exécution » corresponde à sa loi nationale. En conséquence, le comportement du juge béninois pourrait être tributaire de cette praxis.**

**Le Code de commerce maritime aurait donc de très fortes chances à s'appliquer chaque fois que le juge béninois sera saisi.**

## **SOUS THEME 2 : LE CONTENTIEUX DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME DE MARCHANDISES**

Le terme générique de transport maritime englobe les contrats de transport, stricto sensu, de marchandises et de passagers et les contrats d'affrètements maritimes.

En général, les lois internes font des options de politiques maritimes pour sauvegarder leurs intérêts économiques.

Par exemple, au Bénin, le chapitre 1<sup>er</sup> du Titre 6 du Code de la marine marchande, en ses articles 186 à 188, définit quelques règles à ce sujet. Il s'agit, essentiellement, du monopole conféré aux navires battant pavillon béninois concernant le cabotage et l'autorisation préalable de l'autorité maritime pour toute opération d'affrètement de navires. Et c'est le Code de commerce maritime qui contient les règles substantielles concernant le régime de responsabilité devant régir les parties à un contrat de transport maritime. Il s'agit des chapitres 1<sup>er</sup>, II et V relatifs au transport de marchandises et des chapitres III et IV sur le transport de passagers et de leurs bagages.

En vérité, le transport de passagers par mer est quasiment inexistant au Bénin et de ce point de vue, les articles 183 à 197 ont peu de chance d'être appliqués. Mais, des transports exceptionnels sont, quelque fois, constatés notamment entre Pointe Noire – Libreville et Cotonou ; c'est en fait des bateaux de transport de marchandises qui embarquent, de façon irrégulière, des passagers à destination du port de Cotonou.

Concernant, le transport de marchandises, les Ports autonomes dans l'OHADA comme celui de Cotonou enregistrent un important trafic aussi bien à l'import qu'à l'export, non seulement pour leur propre compte mais aussi pour le compte des pays de l'hinterland qui transitent chez eux.

Dans le cas du Bénin qui n'est lié par aucune convention en cette matière, le contentieux né d'une telle activité doit être réglé, à titre principal, par application des articles 145 à 182 et 198 à 201 du Code de commerce maritime du 14 mars 1974. Il est vrai que, dans certains cas de figure, le juge pourrait faire application d'autres normes, y compris des textes étrangers comme des conventions internationales lorsque, en interrogeant son système de droit international privé, une règle de conflit de lois ainsi éligible le renvoie à ce type de normes.

Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001

En vérité, le recours à des normes autres que celles du Code de commerce maritime béninois pourrait être fréquent et utile d'autant que celles-ci ne réglementent pas tous les cas de figure pouvant se présenter pour vider un contentieux.

### **1. CONSIDERATIONS D'ORDRE GENERAL SUR LES REGLES APPLICABLES AU BENIN**

Il s'agit du Code de commerce maritime dont les dispositions sont très mal rédigées tant du point de vue de la forme que celui du fond. Les règles de fond devant être examinées au paragraphe ci-dessous, on pourrait faire les observations ci après en ce qui concerne les règles de forme.

A ce titre, on peut relever que non seulement la structure du texte pose problème mais aussi des contradictions peuvent être relevées.

#### **1. 1- Structuration inadéquate du texte**

Les dispositions concernant le commerce maritime paraissent très mal structurer, ce qui ne facilitera pas le travail d'interprétation du juge.

- ✓ En effet, les trois chapitres I, II et V du Titre III sont très mal agencés. Car, si le chapitre I a la prétention de régir les règles de portée générale applicables à tous les contrats de transport par mer et le chapitre II celles applicables au seul transport connaissance, il ne semble pas que ceci soit respecté dès lors que dans ce 2<sup>e</sup> chapitre on retrouverait des normes qui auraient dû régir des transports même non constatés par connaissance. Ainsi, dans ce dernier cas de figure, on peut mentionner l'article 173 concernant les lettres de garanties au départ, l'article 178 sur le transport d'animaux vivant et plus généralement tout ce qui concerne le régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises. En cherchant à singulariser le transport sous connaissance, on semble vouloir faire la place à d'autres types de contrats de transport qui seraient,

Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001

par exemple, constatés par d'autres types de documents. En vérité, il n'en est rien car seul le connaissance semble être le document privilégié.

- ✓ Cette structuration inadéquate se retrouve aussi dans les Titres V et VI relatifs aux auxiliaires maritimes.

En traitant dans le Titre V des agents terrestres de l'armateur, on s'attend logiquement à voir traiter dans le Titre suivant, des agents nautiques de celui-ci.

Il n'en est rien car dans le Titre VI, sous le titre de « les auxiliaires de l'exploitation » ; il est traité :

- du consignataire de la cargaison qui est, en fait, un mandataire du chargeur, ayant droit à la marchandise ;
- de l'acconage c'est-à-dire de l'activité de l'entrepreneur de manutention ou manutentionnaire qui est un mandataire du transporteur ou à tout le moins de l'exploitant du navire ;
- du remorquage et du pilotage, toutes activités qui intéressent l'armateur.

## 2. 2- Quelques contradictions et difficultés d'interprétation dans le texte

En effet, il y a quelques contrariétés dans les dispositions des chapitres I et II. Par exemple, alors que l'article 181 alinéa 1<sup>er</sup> pose le principe de la présomption de livraison conforme en l'absence d'émission de réserves dans les délais qu'il institue, un jour et trois, respectivement selon que le dommage est apparent ou non ; il se trouve que l'article 164 contient une fin de non recevoir.

Cet article 181 prévoit en substance que, toutes actions contre le transporteur maritime ou le capitaine pour dommages ou pertes subis par les marchandises sont irrecevables si elles ont été reçues sans protestation. Il ajoute que de telles protestations doivent être faites par écrit dans les vingt quatre heures à peine de nullité.

Il est vrai que les deux textes se situent dans des chapitres différents, l'article 164 se trouve dans le chapitre 1<sup>er</sup> relatif

Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001

aux règles générales et l'article 181 au chapitre II concernant le transport connaissance. On pourrait en inférer que la présomption de livraison conforme ne peut être combattue que si le transport est constaté par connaissance et que la preuve contraire ne serait prohibée que dans le cas contraire.

Une telle lecture serait strictement conforme au texte mais serait en phase avec son esprit ? En fait, cette dichotomie résulte d'une mauvaise rédaction de ces chapitres. Mais, en matière d'interprétation, le juge n'ayant pas le pouvoir un texte de lois encore moins de l'interpréter quand il est suffisamment clair, on serait tenté de dire que cette lecture conforme à la lettre du texte conviendrait.

En conséquence, pour les transports non connaissance, par exemple ceux constatés par une lettre de transport maritime, l'absence de réserves à la réception dans les vingt quatre heures tel que prévu à l'article 164, sans distinction selon que les dommages sont apparents ou non, rendrait toute irrecevable toute action. Cette interprétation ne serait pas favorable au chargeur. Alors, ce dernier serait bien conseiller de toujours faire émettre un connaissance.

Dans le même sens, on pourrait retenir que, la prohibition des lettres de garanties par l'article 173 ne vaudrait que pour les transports connaissance.

## **2. CONSIDERATIONS SPECIFIQUES SUR LES REGLES DE FOND APPLICABLES**

Les règles de fond applicables au contrat de transport maritime de marchandises sont devenues classiques. Toutefois, des différences sont à noter selon le texte applicable convention ou loi interne. C'est pourquoi, nous mettrons l'accent sur les trois cas de figure à savoir les deux conventions de 1924 et 1978 et sur le cas particulier du Bénin, le code de la CEMAC s'étant référé à la convention de 1978.

Et pour le Bénin, la lecture des articles 145 et suivants du Code de commerce maritime du 14 mars 1974 permet de relever quelques observations de fond spécifiques au contrat de transport de marchandises par mer.

## **2. 1- Quelques particularités du contrat de transport**

**Concernant, les particularités du contrat de transport de marchandises par mer, on peut relever les règles suivantes relatives aux auxiliaires de transport maritime, aux relations entre la vente internationale et le contrat de transport, les obligations des parties et les documents de transport.**

### **✓ Un contrat pluripartite et consensuel**

**Le contrat de transport de marchandises par mer est à la fois pluripartite et consensuel :**

- **Un contrat pluripartite. Il fait intervenir non seulement le chargeur et l'armateur-transporteur mais aussi, comme il est d'usage en cette matière, le destinataire de la cargaison encore fort opportunément dénommé « réceptionnaire » dans l'article 149 du Code de commerce maritime du Bénin. La grande difficulté était de savoir en quelle qualité intervient ce dernier. Aujourd'hui, tout le monde convient que dès qu'il accepte le contrat de transport à l'arrivée, il devient une partie au dit contrat de façon rétroactive sur le fondement de la stipulation pour autrui. En vérité, l'usage communément accepté en la matière distingue nettement l'acceptation du contrat par le destinataire et son acceptation de la livraison. En effet, les deux situations sont différentes dès lors qu'on peut accepter le contrat et refuser la livraison ; cas bien connu en droit international des transports sous l'appellation de laisser pour compte. C'est ce qui arrive lorsque le réceptionnaire accepte avoir fait la commande et être en droit de réclamer la marchandise mais il en rejette la livraison du fait d'un retard anormalement long rendant la cargaison sans objet pour lui. Ainsi, des jouets commandés pour les fêtes de fin d'année et qui arrivent en fin janvier.**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

### **Des moutons commandés pour la tabaski et qui arrivent le lendemain de la fête.**

- **Un contrat consensuel. Le contrat de transport de marchandises est traditionnellement est un contrat consensuel et non un contrat réel et de ce point de vue, la remise de la cargaison par le chargeur au transporteur au départ est analysée comme un acte d'exécution du contrat. En conséquence, si le chargeur ne le fait pas comme convenu, il commet une faute de nature contractuelle et doit en répondre. C'est ce que consacrent en l'occurrence les articles 151 et 152 du Code de commerce maritime béninois quand il sanctionne le chargeur qui a remis la cargaison avec du retard ou a retiré celle-ci après que le voyage ait commencé.**

#### **✓ Les auxiliaires de transport maritime**

**L'intervention des auxiliaires maritimes est très utile voire indispensable soit pour la conclusion du contrat soit pour sa bonne exécution. Certains d'entre eux interviennent pour le compte du transporteur et on distingue alors entre les auxiliaires terrestres (consignataires du navire, manutentionnaires encore appelés acconiers ou stevedore, shipchangers etc.) et les auxiliaires nautiques (pilotes, remorqueurs, lamaners). D'autres interviennent pour le compte de l'utilisateur (expéditeur ou réceptionnaire) et c'est le cas notamment du consignataire de la cargaison ou du transitaire.**

**Les codes actuels ont réglementé tous les types d'auxiliaires ; toutefois, le Code de commerce maritime du Bénin a omis le transitaire dont le statut devrait peut être recherché dans le code des douanes.**

**Du point de vue juridique, les auxiliaires sont en principe des mandataires des parties au contrat c'est-à-dire qu'ils agissent es qualité et non en tant que partie**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

**au contrat de transport. Et leur responsabilité est fondée sur la faute prouvée sauf dans certains cas.**

**✓ Les contrats de vente et transport : un ensemble contractuel**

**Le transport maritime international de marchandises est intimement lié à la vente maritime et on comprend alors lorsque l'article 202 du Code de commerce maritime du Bénin définit la vente maritime comme « une vente de marchandises à transporter ou en cours de transport par mer ....» (le chapitre VI du Titre III dudit code est consacré aux ventes maritimes ). En effet, il n'y a pas vente maritime sans transport maritime international des marchandises ainsi vendues. Et, il existe plusieurs types de ventes maritimes qui se distinguent selon la distribution des obligations entre vendeur et acheteur. Ces ventes qui sont en fait des usages universellement acceptés et communément appelés INCOTERMS sont codifiées périodiquement par la Chambre de Commerce Internationale.**

**C'est pour cette raison d'ailleurs qu'il n'est pas convenable de les figer dans une législation car c'est une matière très évolutive. A moins que la loi qui les codifie soit simplement supplétive de la volonté. Ce qui, du reste, est l'option choisie par le Code de commerce maritime du Bénin et du reste le code de la marine marchande du Sénégal.**

**La conséquence juridique de l'existence de ce groupe de contrats enchevêtrés c'est que le vendeur peut être en même temps l'expéditeur et l'acheteur mais aussi le réceptionnaire. C'est-à-dire qu'on est souvent en présence de tiers intéressés et non de tiers véritable quand on considère un contrat par rapport à un autre.**

**Une bonne maîtrise par le juge de ces mécanismes contractuels est très utile pour résoudre certains contentieux. Par exemple, un vendeur CAF n'a pas le même statut juridique qu'un vendeur FOB et il en est de même de la situation de l'acheteur car suivant les cas ils sont tantôt tiers par rapport au contrat de transport tantôt ils sont de véritables parties à ce contrat.**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

**Il faut donc toujours savoir en quelle qualité l'un ou l'autre agit.**

**✓ Les obligations des parties**

**Les parties au contrat de transport international de marchandises par mer sont au nombre de trois comme précédemment précisé.**

- **Le chargeur est celui qui conclut le contrat avec le transporteur. Son obligation principale est de payer le fret si celui-ci est stipulé payable au départ (cf. art.149 du code de commerce maritime du Bénin). Et, il lui appartient, dans tous les cas de figure de remettre la marchandise au transporteur au départ au moment et à l'endroit prévus sous peine de paiement de dommages et intérêts (cf.art.151 et 152 idem). L'article 153 du code béninois comme l'article 13 des règles de Hambourg instituent un véritable devoir d'information sur la tête du chargeur concernant les marchandises inflammables, obligation étendue dans les textes modernes à toutes les marchandises dites dangereuses.**
- **Le transporteur exécute l'essentiel des obligations résultant du contrat de transport. Il est tenu à une obligation de « due diligence » pour mettre le navire en bon état de navigabilité (cf.art.145 du Code béninois) et à une obligation de résultat concernant la garde et la conservation des marchandises (cf.art.147 du Code béninois). En général, les règles applicables sont impératives c'est ce qui explique qu'au Bénin l'article 177 du de commerce maritime déclare nulle et de nul effet toute clause restreignant la durée de la responsabilité du transporteur telle que définie dans l'article 175. Ce qui veut dire, en l'occurrence que, le transporteur ne devrait**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

**pas pouvoir se soustraire des obligations de chargement et de déchargement comme il pourrait y être tenté en insérant dans le connaissement des clauses dans ce sens notamment suivants les « liners terms ». Il faut retenir que le fait que l'article 177 figure dans le transport connaissementé n'interdirait pas d'appliquer cette prohibition au transport non connaissementé d'autant que la durée de la responsabilité du transporteur maritime n'est définie que dans le chapitre 2 du code béninois.**

**Sur cet aspect, les conventions internationales notamment celle de 1924 sont bien plus claires.**

**L'armateur assume aussi l'obligation de livraison régulière et de ce point de vue, le transporteur doit être très prudent et exiger la remise de l'original du connaissement si c'est ce document qui a été émis. Toutefois, la jurisprudence admet que « l'acquit ou récépissé du destinataire apposé sur une lettre d'expédition » vaut livraison, sauf preuve contraire ; ce qui d'ailleurs a été codifié par certains textes.**

- **Le réceptionnaire**

**Si le réceptionnaire intervient a posteriori dans le contrat, il n'en demeure pas moins qu'il a la qualité de partie contractante dès lors qu'il donne son acceptation avec toutes les conséquences juridiques y attachées. Et, de ce point de vue, il a l'obligation de prendre livraison à l'arrivée à moins qu'il ne refuse pour des raisons légitimes, l'obligation de payer le fret si celui-ci était stipulé payable en port dû (cf.art.149).**

**Toutefois, s'il accepte de prendre livraison, il devra présenter l'original du connaissement, si c'est un transport sous connaissement.**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

**Il est certain que, le réceptionnaire se fait représenter en général par le consignataire de la marchandise ou son transitaire. Celui-ci d'ailleurs est le plus fréquemment présent pour la réception pour des raisons simples et pratiques qui résident dans l'approche des marchandises en douanes. Et si l'opération a bénéficié d'un financement par crédit documentaire, la banque met souvent en place une tierce détention et alors, il y a de fortes chances que ce tiers détenteur soit un transitaire.**

✓ **Les documents de transport**  
*(cf. Ibrahima Khalil DIALLO op.cit Tome I pages 152 et suivantes)*

**Ils sont essentiels en transport maritime de marchandises. Et le plus connu et le plus fréquemment utilisé c'est le connaissement qui d'ailleurs est le seul nommément visé par les textes. Ainsi, l'article 159 du Code de commerce maritime du Bénin.**

**Alors que le code de la CEMAC semble en faire un document exclusif (cf. articles 398 et suivants).**

**Pour la convention du 25 août 1924, seul le connaissement est admis ou tout document similaire c'est-à-dire ayant la même valeur juridique. Elle prévoit en son article 10, par exemple, qu'elle s'applique que et seulement si un connaissement a été émis dans un pays l'ayant ratifié. Cette option n'est pas celle de la convention du 31 mars 1978 qui n'exige pas l'émission d'un connaissement pour son application même si son article 14 n'a réglementé que le connaissement**

**En vérité, il en existe bien d'autres bien qu'ils soient moins utilisés.**

- **Le connaissance**

**C'est le seul document qui est véritablement réglementé par le Code de commerce maritime du Bénin (cf.art.167 et suivants) même s'il n'exclue pas l'émission des autres types.**

**Le CCM du Bénin étant plus détaillé sur le sujet, nous nous y référerons plus fréquemment.**

**Ce connaissance est l'instrumentum qui constate le contrat de transport et il revêt beaucoup de caractères qui lui confèrent bien des avantages. Ainsi, c'est un titre abstrait représentatif de la marchandise (cf .art.167 alinéa 3 du CCM du Bénin) et qui incorpore en lui tous les droits du porteur.**

**Il est également négociable, en principe, ce qui permet de faire des transactions sur la cargaison flottante c'est-à-dire qui se trouve en mer.**

**Ces avantages ont permis, à certains égards, d'assimiler le connaissance à un effet de commerce, sauf que l'effet de commerce, lui, représente une certaine somme d'argent. C'est une construction qui a permis, dans les années 1920, la mise en place, par le lobby des banquiers, d'une politique de crédit bancaire pour ne pas dire de crédit maritime axée sur le connaissance.**

**En effet, le crédit documentaire s'est développé surtout à la faveur des ces différents avantages conçus pour habiller le connaissance qui en constitue le principal document.**

**Le Code de commerce béninois prévoit qu'il doit être émis par le bord en trois exemplaires, au moins (cf.art.167), avec des mentions précises (cf.art.169 et 170). Selon l'article 399 du ode CEMAC les mentions ne sont pas exhaustives encore moins obligatoires, elles sont seulement indicatives.**

**Les réserves doivent être portées sur ce document.**

Toutefois, l'alinéa 3 de l'article 169 du CCM du Bénin contient une règle spéciale, assez rare en cette matière quand il dit que les cinq premières mentions du connaissement tel que prévu à l'alinéa 1<sup>er</sup> du même article doivent impérativement figurer sur le document. Au cas contraire, le document ne vaudrait pas comme connaissement mais comme simple commencement de preuve par écrit.

Cette disposition est d'une très grande portée eu égard aux conséquences juridiques qu'elle peut entraîner.

En effet, dans la pratique, le connaissement est un document standard pré imprimé par l'armateur qui y porte les mentions qu'il veut. Et, il y a de fortes chances que ces mentions ainsi visées n'y figurent pas car elles ne sont favorables au transporteur.

Cela est d'autant plus vrai que dans la nouvelle Convention adoptée par les Nations unies le 12 décembre dernier sur le transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer et élaboré par la CNUDCI, le groupe africain a eu toutes les difficultés du monde pour faire insérer de telles mentions dans le texte final c'est à dire l'article 32 intitulé « données du contrat ».

- Les autres documents : le delivery-order ou coupure de connaissement, la lettre de transport maritime etc.

Le delivery order est traduit en français par coupure de connaissement. En effet, il est émis lorsque la cargaison est morcelée pour être remise à l'arrivée à plusieurs destinataires différents. Cela arrive souvent en cas de vente à différentes personnes. Ce delivery order a les mêmes avantages que le connaissement et d'ailleurs, la jurisprudence française, l'assimile au connaissement et reconnaît qu'il peut jouer le même rôle notamment il peut justifier l'application de la Convention de 1924 en tant que document similaire.

**La lettre de transport maritime est un autre document de transport maritime qui a été mis en place pour corriger les inconvénients du connaissement dont la perte est fréquente ou les retards dans son acheminement au destinataire. La lettre de transport maritime a été copiée sur les documents de transport routier avec la lettre de voiture et celle du transport aérien avec la lettre de transport aérien. Mais, son inconvénient c'est qu'elle ne comporte aucun des avantages du connaissement : elle n'est pas négociable et ne constitue pas un titre représentatif de la marchandise.**

## **2. 2- La situation juridique du transporteur maritime**

**Cette situation varie suivant le texte applicable. De ce point de vue, les règles de Hambourg reprises par le code CEMAC (articles 402s) sont différentes de celle du code béninois lequel offre au transporteur maritime une situation juridique très voisine à celle de la Convention de 1924 à plusieurs égards même si quelques emprunts sont faits à la loi française du 18 juin 1966 relative au transport et affrètement. Concernant ce régime de responsabilité, on pourrait s'intéresser notamment à la durée de cette responsabilité, à son fondement juridique, à ses causes et aux conditions d'exonération.**

### **✓ La durée de la responsabilité du transporteur**

**La durée de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises est régie par les articles 166 alinéa 2 et 175 du CCM au Bénin, 408 du code CEMAC, article 4 de la convention de Hambourg et article 1<sup>er</sup> §a de la convention de 1924.**

**Dans les trois 1<sup>er</sup> cas, la durée de la responsabilité part de la prise en charge à la livraison alors dans le 4<sup>e</sup>, c'est du chargement au déchargement.**

**Dans la Convention de Hambourg, le code Cemac et le CCM du Bénin, il y a une uniformisation du texte applicable pendant tout le temps que la marchandise est entre les mains du transporteur.**

**Et, d'ailleurs à ce sujet, le code béninois va plus loin qui prévoit que toute clause contraire est nulle et de nul effet (cf.art.177 §1<sup>er</sup>). Ce qui emporte des conséquences juridiques très importantes notamment :**

- **La prohibition des clauses mettant les opérations de chargement et de déchargement des marchandises à la charge de l'utilisateur ;**
- **La prise en charge des marchandises a lieu au plus tard sous palan au départ et la livraison au plus tôt sous palan à l'arrivée ;**
- **La soumission du contrat de transport à un seul texte contrairement au sectionnement juridique adopté par la Convention du 25 août 1924 ;**
- **Etc.**

**Toutefois, la convention du 25 août 1924 applicable en Côte d'Ivoire prévoit que cette durée part du chargement jusqu'au déchargement (article 1<sup>er</sup> §e). Cela opère nécessairement un sectionnement juridique du contrat de transport en trois tronçons :**

- **Une phase terrestre après prise en charge et avant embarquement communément appelée phase ante palan ;**
- **Une phase maritime du chargement au déchargement, ce qui correspond à la période pendant laquelle la cargaison est dans le navire ou phase maritime ;**
- **Une phase terrestre après débarquement à l'arrivée et avant livraison au destinataire et communément appelée phase post palan.**

**A chacune de ces phases, il faut appliquer un texte, la convention ne s'appliquant qu'à la phase maritime. Dans les phases ante et post palan, il y a une grande difficulté à trouver le texte applicable, car il y a**

**toujours un conflit de lois. Le juge du for ayant toujours tendance à appliquer son droit national.**

**✓ Le fondement juridique de la responsabilité du transporteur**

**Au regard des dispositions de l'article 175 du Code de commerce maritime du Bénin, on peut soutenir que le transporteur maritime est débiteur d'une présomption de responsabilité dès lors qu'il est « responsable de toutes pertes, avaries ou dommages subis par les marchandises sauf dans les cas exceptés prévus par l'article 176 ». De ce point de vue, c'est le régime de la Convention de 1924 qui est calqué en donnant au transporteur une multitude de possibilité de se libérer de sa responsabilité.**

**Sur ce sujet, la Convention de Hambourg, reprise par le code de la CEMAC, prévoit en son article 5§1<sup>er</sup> que le transporteur est débiteur d'une présomption de faute.**

**✓ Les causes de responsabilité du transporteur maritime**

**Concernant les causes de responsabilité, le transporteur répond de « toutes pertes, avaries ou dommages » (cf.art.175 du CCM du Bénin).**

**Ces concepts, même non définis, sont bien connus. En effet, la perte est totale lorsque aucune quantité de marchandises n'a été livrée à l'arrivée et elle est dite partielle en cas de manquants à destination. Quant à l'avarie, elle consiste dans une détérioration de l'état physique de la marchandise pendant qu'elle était sous la garde du transporteur. Enfin, s'agissant du terme dommage utilisé dans l'article 175 du CCM du Bénin, il faut dire simplement qu'il est malheureux. Car, cette expression est un terme générique qui désigne les conséquences juridiques et pratiques des deux premiers.**

**Il faut simplement noter que, comme dans la Convention de 1924, le Code de commerce maritime omet de traiter du retard de façon explicite. Seule l'article 165 y fait allusion. Encore que, on pourrait l'englober dans le terme « dommage » c'est-à-dire chaque fois que le retard occasionne un préjudice, celui-ci pourrait être réparé sous le couvert de ce même article 175.**

**Par contre, la convention de Hambourg est très précise à propos du retard. En effet, pour celle-ci, il y a retard dès lors que le délai fixé à l'avance n'a pas été observé et en l'absence de délai fixé, il faut observer la notion de délai raisonnable. La détermination de ce délai dit raisonnable dépendra d'un faisceau d'indices tenant notamment au type de navire, à la longueur du trajet, aux conditions atmosphériques....**

**✓ Les causes d'exonération du transporteur maritime**

**S'agissant des cause d'exonération du transporteur maritime, l'article 176 du Code de commerce maritime en a dressé une liste communément appelée des cas exceptés et dont on retrouve l'essentiel dans la vieille Convention du 25 août 1924 en son article 4 mais qui a disparu dans celle du 31 mars 1978.**

- **La différence entre la Convention de 1924 qui retient environ 17 cas et la loi béninoise seulement 9, résiderait certainement dans la formule très globale de l'article 176 § 3 du Code visant « des faits constituant un cas fortuit ou de force majeure ».**

**Il faut dire que cette conception n'est pas favorable aux usagers et qu'elle offre à l'armateur bien des possibilités de se décharger de toute responsabilité. Ainsi, dans la nouvelle Convention CNUDCI adoptée par les Nations Unies en décembre dernier, le groupe africain s'est attaché à rejeter la liste de cas exceptés prévue par l'article 17 mais il s'est heurté à la ferme opposition des pays armateurs.**

**Le problème, c'est que dans cette liste de l'article 176, il y a des cas qui, s'ils étaient acceptables dans les années 1920 avec l'état de la navigation de l'époque, ne le sont plus aujourd'hui avec la prodigieuse évolution de l'industrie maritime et de la technologie navale.**

**Ainsi, le §4 de l'article 176 du CCM du Bénin qui retient la grève comme cause d'exonération est totalement dépassé aujourd'hui car la grève est un évènement qui se prépare et l'armateur en est averti et peut se donner les moyens d'y apporter des solutions pour éviter des dommages aux tiers dont le chargeur. Et, s'il n'a pas pu le faire, il doit en assumer, seul, les conséquences juridiques. C'est une question de justice contractuelle.**

**Il en est de même du cas visé au §2 et relatif au « vice caché du navire échappant à une diligence raisonnable ». Il est, en effet, simplement curieux, que l'armateur n'ait pas à répondre du vice caché de sa chose alors que le chargeur répond du sien car le §5 met à la charge de ce dernier le vice propre de sa marchandise ! Pour une question de justice contractuelle, il serait plus cohérent que chacun d'eux réponde du vice caché de sa « chose ». Le contraire est simplement inconcevable, aussi bien en droit qu'en équité.**

- **La preuve contraire**

**Sous le régime de la Convention de 1924, le demandeur en réparation contre qui l'armateur transporteur invoque avec succès un cas excepté n'est pas pour autant désarmé. Car, le cas excepté n'est pas un chèque en blanc offert à celui qui s'en prévaut. En effet, la Convention permet au dit demandeur de faire la preuve que le cas soulevé a pour cause une faute du transporteur. Il y a donc un simple renversement de la charge de la preuve.**

**Il se trouve que l'article 176 du Code de commerce maritime béninois ne semble pas opéré de la sorte ; sa rédaction paraît si péremptoire qu'il semble décharger l'armateur de toute responsabilité dès lors qu'il invoque le cas excepté.**

**En vérité, le juge béninois ne devrait pas avoir cette lecture du texte de l'article 176 ; il devrait s'aligner sur l'esprit du texte qui est le même que celui de la vieille Convention. Il s'y ajoute que la preuve de la faute du transporteur, même non prévue expressément par cet article 176 devrait être de nature, comme en droit commun, à mettre en cause ce dernier.**

- **Le cas particulier de l'article 178 du CCM du Bénin**

**Ce texte met en place un régime particulier de responsabilité. Il concerne le transport d'animaux sur pieds et le transport en pontée.**

**Ces deux cas sont également exclus du champ d'application de la Convention de 1924 à travers l'article 1<sup>er</sup> §c. Mais ils sont bien pris en compte par la convention de Hambourg du 31 mars 1978 et par la nouvelle Convention CNUDCI de 2008.**

**L'article 178 du Code de commerce maritime béninois prévoit, en ce qui concerne ces deux situations, un régime de liberté contractuelle s'agissant notamment de la responsabilité du transporteur. C'est, en effet, un transport très complexe car on ne peut jamais prévoir la réaction des animaux vivants alors que les cargaisons placées sur le pont du navire sont les plus exposées au péril de la mer. Il était, de ce point de vue, très compréhensible, dans les années 1920 qu'un traitement spécial leur soit réservé et qu'ils soient soustraits du régime impératif et contraignant de responsabilité applicable pour les autres catégories ordinaires de marchandises.**

**Mais, la crainte c'est que les clauses contractuelles figurant en l'occurrence dans les connaissements deviennent des clauses de style et des clauses élisives de responsabilité pour l'armateur qui les rédige. De nos jours, cette exclusion ne s'explique plus car les navires sont devenus très performants.**

**S'agissant, des causes d'exonération telles que prévues par la Convention de Hambourg, il y a une véritable rupture avec le système précédent de 1924 et du code béninois. En effet, Hambourg a abandonné les cas exceptés au profit de la preuve de l'absence de faute (article 5 §1<sup>er</sup> in fine). Le problème en l'occurrence est de savoir ce qu'il faut entendre par « mesures raisonnables » prises par le transporteur ou ses mandataires et préposés. C'est une véritable nébuleuse qui peut sacrifier le demandeur en réparation à l'autel de la preuve.**

## **2. 3- Le contentieux de la preuve des dommages : les réserves**

**La preuve des dommages obéit au droit commun avec l'adage « actori incumbit probatio » et l'article 180 prévoit expressément qu' « il appartient au demandeur d'établir la réalité et l'importance des dommages dont il demande réparation ».**

**Et, en l'occurrence, comme du reste dans tous les modes de transport de marchandises, la preuve se fait traditionnellement et par excellence, par le biais des réserves établies au moment de la prise en charge ou de la livraison des marchandises bien que les réserves ne lient pas le juge.**

- ✓ **L'émission des réserves**  
(cf. « *Ibrahima Khalil DIALLO : Le contentieux maritime devant le juge* » Tome II pages 81 et suivantes).

**Les réserves doivent être émises à l'arrivée par le réceptionnaire ou son mandataire pour sauvegarder ses droits notamment en terme de recours.**

- **L'écrit : connaissement ou autres**

**L'article 181 du CCM du Bénin exige simplement que les réserves soient formulées par écrit. Mais, en général, elles doivent être portées sur le document de transport notamment le connaissement. L'article 181 étant formulé de façon très large, il n'y a pas lieu de circonscrire les réserves à l'usage du connaissement. Ainsi, les réserves peuvent bien être portées sur le bordereau de pointage du bord comme en avait décidé le Tribunal régional de Dakar dans l'affaire du navire TAMBA (cf. *TR de Dakar n°1036 du 16 mai 1987 in Ibrahima Khalil DIALLO, CMJ. Tome I pages 213 et suivantes*), ou celles portées sur l'état différentiel (cf. *affaire du navire TIDRA, CA Lomé n°52 du 22 décembre 1966 op.cit pages 217 et suivantes*).**

**Cependant, il a été jugé fort justement que « sont inopérantes, des réserves portées sur le cargo plan, document de bord contenant le plan d'arrimage de la cargaison » (cf. *cour d'appel de Dakar arrêt n°541 du 10 juillet 1987, affaire du navire Maha Yag Anghi in Ibrahima Khalil DIALLO, CMJ. Tome I pages 229 et suivantes*).**

- **Les délais**

**Les réserves doivent être émises en temps utile c'est-à-dire, selon l'article 181 du CCM du Bénin qui reprend l'article 3 §6 de la Convention de 1924 :**

- **au moment de la livraison pour les dommages apparents c'est-à-dire ceux visibles à l'œil nu ;**
- **dans les trois jours de la livraison pour les dommages non apparents. Il s'agit de ceux qui, pour être décelés, exigent l'examen d'un expert cargaison.**

- **La qualification professionnelle de l'émetteur des réserves**

**L'auteur des réserves est le réceptionnaire ou son représentant. Il est arrivé qu'un réceptionnaire invoque le fait que son représentant n'était pas suffisamment pour émettre les réserves régulières et acceptables. En vérité, dès qu'il a la liberté de choisir ses collaborateurs, il doit répondre des insuffisances professionnelles de ces derniers. C'est dans ce sens qu'avait fort opportunément tranché la cour d'appel de Lomé en soutenant que « dès lors que l'acconier emploie un personnel particulier chargé d'examiner les marchandises et les objets débarquant des bateaux, de faire les réserves d'usage afin de garantir éventuellement ses droits et de se dégager de sa responsabilité, vainement essaiera-t-il de contester par la suite la compétence de son propre personnel affecté par lui à des fonctions spéciales pour faire toutes constatations utiles (cf. *C.A Lomé n°15 du 8 avril 1965 affaire wharf c/ La Baloise in « Ibrahima Khalil DIALLO : Le contentieux maritime devant le juge » Tome II pages 94 et suivantes*).**

### ✓ Les caractéristiques des réserves

Pour être valables, les réserves doivent obéir aux prescriptions précédentes mais aussi revêtir les caractères suivants :

- Etre contradictoires c'est-à-dire soient émises ensemble toutes les parties présentes soient émises par l'un et portées effectivement à la connaissance de l'autre. Mais, il ne s'agit pas d'exiger l'acceptation de la partie adverse. Car, les réserves ne constituent pas un acte d'acceptation de responsabilité.
- Bien lisibles c'est-à-dire orthographiées de telle sorte que l'autre partie puisse en prendre connaissance assez facilement.
- Motivées c'est-à-dire très précises et de ce point de vue, il s'agit d'éviter la pratique de réserves trop générales et inopératoires. Par exemple, « sont inopératoires des réserves portées au composteur ou au tampon parce que nécessairement d'ordre général et dépourvues du caractère concret et de la précision requis » (*cf. affaire précitée du navire TAMBA*). Ainsi, les mentions « que dire être », « said to contain », « sous réserve de contrôle » .....ne sont pas acceptables.  
Elles doivent donc être suffisamment explicites.

### ✓ La force probantes des réserves

Lorsque les réserves ont été émises dans les conditions décrites ci-haut, elles sont dites régulières et emportent des effets de droit consistant à établir une frontière entre les deux type de responsabilité, celle du bord et celle du réceptionnaire. En effet, l'émission de réserves régulières opère réception et prise en charge de la

**cargaison avec pour effet juridique et pratique de libérer le transporteur pour tout dommage ultérieur alors qu'il doit supporter, en principe, les dommages antérieurs censés être survenus en cours de transport (cf. cour d'appel de Dakar, arrêt n°426 du 17 mai 1986, affaire du navire PANPERO ; cour d'appel de Dakar, arrêt n°397 du 31 mai 1989, navire STAR SEA ; in Ibrahima Khalil DIALLO, CMJ. Tome II page 82 et suivantes).**

✓ **L'effet de l'absence ou de l'insuffisance des réserves**

**Il peut arriver que les réserves ne soient pas émises du tout ou que, même émises, elles ne soient pas régulières. Ces deux situations sont assimilables et produisent les mêmes effets juridiques. Ce sont des fautes graves du mandataire du réceptionnaire qui avait l'obligation d'y veiller car, ce faisant, il prive le réceptionnaire de recours éventuels contre le bord.**

**En effet, la réception des marchandises sans émission de réserve vaut présomption de livraison conforme c'est-à-dire que les marchandises sont censées avoir été reçues par l'ayant droit telles qu'elles sont décrites dans le connaissement. L'article 172 du CCM du Bénin est clair dans ce sens et déclare que le connaissement fait foi des mentions qu'il comporte et cela de façon absolue si c'est à l'égard des tiers.**

**C'est en ce sens que la cour d'appel de Lomé avait condamné le wharf de Lomé dans les circonstances suivantes : un expert avait été commis pour vérifier les dommages survenus sur un camion Berliet bien après que le wharf ait émis des réserves contre le bord et au profit du réceptionnaire ; cette expertise révéla d'autres dommages et les juges estimèrent que le wharf « est responsable des dommages survenus et qui n'avaient pas été constatés auparavant » (cf. cour d'appel de Lomé n°2 du 25 février 1971, affaire Assurances générales c/ le wharf de Lomé, in op.cit Tome II pages 89 et suivantes). Cette solution a l'avantage d'amener les mandataires des réceptionnaires à plus de vigilance.**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe affilié à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

## **2. 4- Questions essentielles de droit processuel**

### **✓ Quel juge saisir ?**

**Cette question n'a pas été réglée par la convention du 25 août 1924 encore moins par le CCM du Bénin.**

**Sur ce sujet, le juge se référera simplement au droit commun national c'est-à-dire à son système de conflit de juridictions et son code de procédure civile. Toutefois, en présence d'une clause attributive de compétence juridictionnelle et d'une clause compromissoire, le droit prétorien international a coutume de faire jouer la primauté de la volonté des parties.**

### **✓ Quel est le délai de prescription**

**Le délai pour saisir le juge est de un an, selon les articles 165 et 182 du CCM du Bénin reprenant l'article 3§6 de la convention de 1924 à partir du jour où les marchandises auraient dû être livrées ou du jour où elles ont été remises ou offertes au destinataire ou à son représentant.**

**Par contre, la convention de Hambourg du 31 mars 1978 prévoit un délai de deux ans.**

**Et la jurisprudence convient qu'il s'agit de délai de prescription c'est-à-dire susceptible d'interruption et de suspension.**

## **2. 5- Le quantum de la réparation**

**Lorsque la responsabilité du transporteur maritime de marchandises est établie, il va falloir que le juge fixe le montant de la réparation qu'il devra verser au demandeur en réparation.**

**Il faut alors distinguer la règle générale du cas particulier prévu par l'article 178.**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre Guaière du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

✓ **La règle générale : la limitation de responsabilité**

**En droit des transports, tous modes confondus (aérien, ferroviaire, routier, maritime), les textes prévoient en général le principe de limitation de responsabilité en faveur du transporteur.**

**C'est le cas des deux conventions de 1924 et de 1978 mais avec des montants différents. Celle de 1924 prévoit 100 livres sterling par colis ou unités, ce qui est dérisoire encore cette monnaie qui renvoie au franc or selon l'article 9 de la même convention, n'est plus d'usage. Aujourd'hui, la référence c'est le DTS (Droit de tirage spécial du FMI).**

**Celle de 1978 prévoit un quantum calculé de deux manières à savoir 835 DTS par colis ou unité de chargement ou 2,5 DTS par kilogramme de poids brut. Le juge devant allouer au demandeur le montant le plus élevé.**

**Dans le cas du Code de commerce du Bénin, si le législateur semble avoir pris la même option, il se trouve que, en l'occurrence, il en donne compétence à l'exécutif qui par voie de décret est habilité à fixer le montant en question. Et de ce point de vue, l'article 177 §1<sup>er</sup> dudit code prohibe toute clause par laquelle les parties conviendraient d'un montant inférieur à celui qui serait ainsi fixé. Malheureusement, il semble que jamais un tel décret n'a été pris avec pour conséquence juridique l'application de la réparation intégrale ; faut de limitation.**

✓ **L'exception : la réparation intégrale**

**Il faut distinguer selon que c'est la convention de 1924 ou le CCM du Bénin ou que c'est la convention de 1978.**

**Dans le 1<sup>er</sup> cas, la réparation intégrale est dûe par le transporteur dans le transport d'animaux vivants, le transport en pontée ou en cas de déclaration de valeur avant l'embarquement.**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

**Et dans le cas de Hambourg, la réparation intégrale est due par le transporteur maritime en cas de déclaration de valeur au départ ou en cas de faute inexcusable telle que prévue par l'article 8 comme tout fait « commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement ».**

### **SOUS THEME 3 : LE CONTENTIEUX EN MATIERE D'AFFRETEMENT MARITIME**

**L'affrètement maritime est une institution relativement récente parce que sa théorisation dans le système francophone remonte seulement à la fin des années 1950 et au début des années 1960 notamment sa nette distinction avec les autres contrats voisins.**

**Il faut retenir que c'est l'une des très rares matières avec les avaries communes à n'avoir jamais fait l'objet de convention internationale. Cela est dû au simple fait que, en l'occurrence, la primauté de la liberté des parties est telle que, il n'a pas encore paru pertinent voire utile de faire élaborer une convention sur le sujet.**

**D'ailleurs, même en droit interne, les Etats qui ont réglementé cette matière l'ont fait avec beaucoup de prudence à travers des dispositions supplétives de la volonté. A telle enseigne que les normes à caractère législatif sont très peu sollicitées car les usages maritimes sont préférés en l'occurrence. Et s'agissant d'un domaine très évolutif, toute codification doit se faire avec le maximum de prudence pour éviter d'être très vite dépassée pour un secteur où la pratique est essentiellement internationale.**

**C'est le parti qu'a choisi le législateur béninois, à la suite de son homologue français à travers la loi du 18 juin 1966 sur le transport et l'affrètement qui est, en effet, la toute première loi en la matière. Effectivement, le Code de commerce du Bénin réglemente les contrats d'affrètement maritime des articles 99 à 143 du CCM distribués en six chapitres.**

Malgré tout, il serait important de rappeler que l'affrètement, comme du reste les INCOTERMS, est d'abord apparu en matière maritime avant d'être adapté au droit aérien. En effet, l'aérien a repris les concepts et construction du maritime pour élaborer le régime de l'affrètement aérien (*cf. pour des développements sur l'affrètement aérien, consulter utilement l'une des toutes premières et très rares publications qui existe sur le sujet : Pr Jean Pierre TOSI « l'affrètement aérien »*).

Pour examiner ce sujet, il serait utile de s'appesantir :

- sur un certain nombre de distinctions entre l'affrètement et différents contrats voisins dont le contrat de transport, le contrat de location et le contrat de volume,
- sur les règles communes à tous les types d'affrètement maritime et,
- sur la distinction à faire entre les différents types de contrats d'affrètement et leur régime juridique.

### 1. AFFRETEMENT, TRANSPORT, CONTRAT DE VOLUME ET CONTRAT DE LOCATION

Voici un ensemble de contrats que l'on pratique dans ce secteur d'activité qu'est le maritime qui, bien que très voisins, n'en comportent pas moins beaucoup de différences les uns par rapport aux autres.

Mais, ce qu'il faut d'abord remarquer, c'est que le Code de commerce maritime du Bénin ne donne aucune définition précise et générale de la notion d'affrètement. A moins qu'on infère une telle définition de l'article 99 du CCM pour dire que le contrat d'affrètement désigne « toute convention de louage d'un navire » ! En fait, il s'agit là d'une très vieille conception de l'affrètement qui l'assimile au louage et qu'on retrouve dans l'ancien code de commerce français.

En vérité, aujourd'hui, ce concept est bien plus précis et, par exemple, l'article 1<sup>er</sup> de la loi française précitée le définit comme le « contrat par lequel le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur ». Et, les usages maritimes viennent préciser davantage, les distinctions plus nettes à faire entre ce type de contrat et les autres contrats très voisins auxquels il a été souvent assimilé.

## **I. 1- AFFRETEMENT ET TRANSPORT**

### **✓ Evolution de la question**

**Ce sont deux contrats si voisins qu'ils ont été pendant longtemps confondus. D'ailleurs, dans les lois maritimes antérieures à 1966, année d'adoption de la loi française, toutes les règles relatives à l'affrètement maritime étaient toujours insérées dans les chapitres ayant trait au transport. C'était le cas de l'ancien code de la marine marchande du Sénégal du 22 mars 1962 aujourd'hui abrogé et remplacé par celui du 16 août 2002. Cette confusion est, du reste, bien entretenue par les praticiens, chez qui le terme transport englobe également l'affrètement.**

**La distinction a été affinée à la fin des années 1950 et surtout au début des années 1960 avec une consécration en législation par la loi française du 18 juin 1966 relative au transport et à l'affrètement. Aujourd'hui, cette distinction n'est plus contestée ni en doctrine encore moins en jurisprudence.**

### **✓ Critères de distinction**

**Il est très utile de distinguer le contrat de transport du contrat d'affrètement, du fait qu'ils ne sont pas soumis au même régime juridique. Quelques critères clefs peuvent être retenus notamment l'objet du contrat, le document constatant le contrat, la liberté des parties.**

#### **• L'objet du contrat**

**Dans l'un et l'autre contrat, les parties n'envisagent pas la même chose.**

**En effet, dans le contrat de transport, il s'agit de déplacer une marchandise (ou des passagers) d'un lieu (port) à un autre ; alors que dans l'affrètement, il s'agit plutôt, d'une mise à disposition d'un engin (navire) d'une personne (fréteur) au profit d'une autre (affréteur). Cette différence est fondamentale.**

**Car, il ne saurait y avoir contrat de transport sans déplacement et tout contrat dont l'objet exclusif est ce déplacement doit toujours être qualifié de contrat de transport.**

**Mise à disposition d'un engin et déplacement d'une marchandise sont à l'évidence différents à tout point de vue. Toutefois, l'affréteur qui exploite un navire mis à sa disposition, a toujours le loisir d'effectuer des opérations de transport pour le compte de tiers : c'est d'ailleurs un usage très fréquent dans la pratique.**

- **Le document contractuel**

**L'instrumentum qui constate le contrat n'est pas non plus le même dans l'un et l'autre cas.**

**En effet, le contrat de transport est en général constaté dans un document appelé connaissance (cf.art 166 et suivants du Code de commerce maritime béninois).**

**Alors que le contrat d'affrètement maritime fait toujours l'objet d'une charte-partie (cf.art 99 du Code de commerce maritime béninois).**

**Il est vrai que dans et l'autre cas ce sont des imprimés confectionnés à l'avance par le transporteur ou le fréteur mais dans le cas de l'affrètement, l'affréteur a en général plus de marge de négociation car sensé être bien plus averti.**

- **La liberté des parties**

**C'est un autre trait de distinction entre les deux types de contrat.**

**En effet, le contrat de transport, tous modes confondus, est réputé être un contrat éminemment protectionniste contrairement à l'affrètement très libéral. L'usager étant toujours protégé. La réglementation relative au contrat de transport est, en général, faite de normes impératives dans leur champ d'application et ne laisse donc, en principe,**

**aucune marge de manœuvre aux parties pour insérer des clauses particulières dans leur contrat. Alors que, c'est exactement le contraire en matière d'affrètement où la liberté des parties est sauvegardée à tous points de vue et donc les clauses contractuelles de toute sorte sont en principe permises.**

**L'explication qu'on donne, en général, de ce traitement différencié, c'est que les usagers en matière de contrat de transport sont réputés être économiquement très faibles que les transporteurs et de ce point de vue ont besoin de protection de la part du législateur. Par contre, une personne qui décide de procéder à un affrètement, surtout de navire, est sensé avoir les moyens matériels, financiers et humains nécessaires pour défendre ses intérêts. Ce qui n'est pas inexact, du reste.**

## **I. 2- AFFRETEMENT ET CONTRAT DE VOLUME**

### **✓ Position du problème**

**L'affrètement et le contrat de volume encore appelé contrat de tonnage présentent beaucoup de similitudes si bien que la confusion est très facile et fréquente en jurisprudence. D'autant plus que le contrat de volume est très peu connu car ne faisant l'objet d'aucune codification en législation encore moins de chroniques doctrinales.**

**C'est la nouvelle Convention de la CNUDCI adoptée par l'ONU en décembre 2008 sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer qui est le tout premier texte à réglementer ce type de contrat. Et, le contrat de volume ou de tonnage y est défini (article 1§2 ) comme :**

**« le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée 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 ».**

### ✓ Critères de distinction

Le principal critère distinctif de ces deux formes contractuelles réside dans le fait que dans l'affrètement, il s'agit d'une mise à disposition alors que dans le contrat de volume, ce qui est envisagé, c'est de déplacer une quantité précise de marchandises en autant d'expéditions qu'il sera nécessaire. C'est-à-dire qu'il faudrait au moins deux voyages ou plus.

De ce point de vue, la confusion est souvent faite avec l'affrètement au voyage qui opère de façon très similaire avec cette différence que là, c'est une mise à disposition d'un navire qu'il s'agit.

Le contrat de volume est un contrat de transport avec obligatoirement au moins deux voyages pour évacuer la totalité de la cargaison dont il s'agit.

## 1. 3- AFFRETEMENT ET LOCATION

Ici, la confusion est totale, car l'affrètement a pendant très longtemps été assimilé au louage. L'analyse était parfaitement justifiée dès lors que dans les deux cas de figures, il s'agit bien incontestablement de mise à disposition d'engin.

En vérité, la seule différence, c'est que le régime juridique des deux contrats n'est pas le même. En effet, les baux qu'ils soient à usage d'habitation ou à usage commercial se caractérisent par le protectionnisme dont bénéficie le locataire ; alors qu'en matière d'affrètement, il s'agit d'un régime de liberté.

Depuis la codification de l'affrètement par la loi française du 18 juin 1966, les différents types d'affrètements maritimes sont bien connus et la confusion avec le contrat de louage n'est plus possible. Si bien que, le terme location n'est plus employé en matière navale. En effet, si le louage est encore pratiqué, c'est uniquement concernant notamment la logistique qu'exigent les opérations maritimes, par exemple les engins de manutention ou de servitude dans les ports maritimes tel que le précise l'article 144 du Code de commerce maritime du Bénin.

Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la UNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001

## **2. LES REGLES COMMUNES A TOUS LES AFFRETEMENTS MARITIMES**

**S'il est vrai qu'il y a une pluralité d'affrètements, il faut dire que beaucoup de règles leurs sont communes notamment :**

### **2. 1- La charte partie**

**C'est le document qui constate le contrat. Il doit comporter un certain nombre de mentions. En vérité, dans la pratique, c'est comme en matière de connaissance, la charte partie est toujours confectionnée par le fréteur qui y fixe les conditions de mise à disposition. Il est très rare que ces règles portées sur l'imprimé soient changées par l'affréteur. Il existe d'ailleurs des chartes parties types selon la catégorie d'affrètement ou la nature de la cargaison.**

**Ainsi, en Afrique et en matière de phosphate, la charte partie usuelle s'appelle l'AFRICANPHOS et en Europe, il y a la BALTIME, la GENCON....**

**Mais, si l'affréteur a un grand pouvoir de négociation et qu'il arrive à faire insérer des mentions manuscrites sur l'imprimé, celles-ci l'emporteront sur les mentions imprimées en cas de contrariété ; les mentions manuscrites étant censées refléter la volonté commune des parties contractantes.**

### **2. 2- La liberté contractuelle**

**Bien que plus théorique que réelle, elle existe malgré tout et c'est pour cette raison qu'il n'existe pas, en l'occurrence, de dispositions impératives ou de lois de police.**

**Les parties sont donc libres d'insérer dans la charte, toutes clauses de leur choix ; c'est donc une question de pouvoir de négociation. Toutefois, l'une des très rares clauses prohibées concerne la mise à disposition du navire. En effet, le fréteur ne saurait valablement insérer dans la charte une clause selon laquelle il serait dispensé de cette mise à disposition du navire car alors il n' y aurait plus affrètement.**

### **2. 3- La mise à disposition d'un navire**

**C'est l'élément essentiel et distinctif du contrat d'affrètement. Mais, mise à disposition ne signifie pas « remise » ou « dépossession » du fréteur à l'affréteur ; tout dépendra, en effet, du type d'affrètement envisagé.**

**Elle doit se faire au lieu et au moment indiqués et elle suppose que le navire est en bon état de navigabilité à tout point de vue c'est-à-dire apte à effectuer la navigation envisagée. Mais, concernant le lieu, il fait souvent l'objet de clauses diverses étant entendu que le fréteur cherche toujours à bien se protéger. Ainsi, la clause « as near as » est elle assez fréquente, qui veut dire que la mise à disposition est effective dès que le navire se situe le plus près possible du port indiqué. Cela arrive souvent lorsque le lieu indiqué est difficile d'accès pour diverses raisons notamment fait de grève, de guerre etc.**

**Il appartient donc à l'affréteur de combattre celles des clauses qui ne lui sont pas favorables.**

### **2. 4- Le paiement d'un fret**

**Il désigne le loyer ou prix à payer par l'affréteur en contre partie de la mise à disposition. Il est librement négocié entre les parties.**

### **2. 5- La restitution du navire en fin de contrat**

**A la fin du contrat, en principe, l'affréteur doit restituer un navire en bon état de navigabilité sous réserve de l'usure normale de l'engin due à l'usage sauf pour lui à lever l'option d'achat si jamais il en existait.**

### **2.6- Le sous affrètement**

**L'affréteur a la possibilité d'utiliser le navire mis à sa disposition pour toutes opérations non prohibées dans la charte partie et lui permettant de rentabiliser son affaire. Ainsi, il lui est loisible d'effectuer des contrats de transport pour le compte de tiers.**

Dans le même sens, il lui est en principe permis de sous fréter le navire à d'autres personnes, lui-même ayant alors la qualité de sous fréteur. Cela est du reste prévu dans la législation béninoise par les articles 140 à 143 du Code de commerce maritime.

## 2.7– la prescription des actions

Le délai de prescription des actions nées de l'exécution d'un contrat d'affrètement maritime est généralement un délai très court ; il est fixé à un an selon le CCM du Bénin (cf. art 115, 129 et 139 ) et deux ans dans le code CEMAC (article 383).

## 2.8– La juridiction compétente

En matière d'affrètement, et compte tenu de la grande liberté des parties et de leur professionnalisme, il est très fréquent qu'elles insèrent dans la charte partie, une clause relative au règlement du contentieux. Une clause attributive de compétence juridictionnelle désignant un tribunal étatique donné peut être retenue dans ce sens. Toutefois, le plus souvent ; les parties préfèrent aller à l'arbitrage à travers une clause compromissoire ou plus tard dans le cadre d'un compromis d'arbitrage (cf. *sur ces questions ; consulter utilement : Ibrahima Khalil DIALLO « arbitrage interne et international dans l'OHADA » ouvrage de 450 pages paru en 1999*).

## 3. LES DIFFERENTS TYPES D'AFFRETEMENT MARITIME ET LEUR REGIME JURIDIQUE

Compte tenu de la très grande liberté conférée aux parties, elles ont donc la possibilité de faire tous les montages qu'ils souhaitent. C'est ce qui explique la pluralité de contrats d'affrètement qui existent. Mais, dans la pratique, on dénombre trois familles de contrat d'affrètement tel que codifié par le Code de commerce maritime du Bénin en son article 100 à savoir l'affrètement au voyage (articles 101 à 115), l'affrètement à temps (articles 116 à 129) et l'affrètement coque nue (articles 130 à 139), typologie que l'on retrouve dans le code CEMAC (articles 384 à 390). Ces règles sont reprises de la loi française du 18 juin 1966.

Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain de l'UNU (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001

**Il est vrai que, une certaine forme d'affrètement a été pratiquée dans les côtes d'Afrique sur l'Atlantique et appelée affrètement d'espace et de cellules. Mais, cette pratique a posé beaucoup de problèmes juridiques notamment quant à la pertinence de la qualification « d'affrètement » ainsi retenue (cf. pour de plus amples développements Ibrahima Khalil DIALLO, CMJ. Tome 2 pages 204 et suivantes).**

### **3. 1- Les critères de distinction des affrètements maritimes**

**La lecture des dispositions réglementant les différents types d'affrètement pourrait prêter à confusion en ne facilitant pas la distinction à faire entre ces contrats. Alors qu'il est très utile de les distinguer dès lors qu'ils ne sont pas soumis au même régime juridique.**

#### **✓ Gestion nautique et gestion commerciale**

**En général, il y a deux notions clefs en matière d'affrètement maritime ; il s'agit de la gestion nautique et de la gestion commerciale.**

**Relève de la gestion nautique encore appelée gestion technique, tout acte lié directement à la conduite du navire et qui est de nature à occasionner une dépense fixe, incompressible c'est-à-dire qui est due que le navire soit entrain de naviguer ou qu'il soit à l'arrêt. A ce titre, on inscrit souvent les salaires normaux des gens de mer, non compris les heures supplémentaires dans certains cas ; l'assurance corps du navire ; les frais d'entretien du navire etc.**

**Et, relève de la gestion commerciale, tout acte lié à l'exploitation c'est-à-dire qui touche la cargaison occasionnant ainsi des frais qui sont toujours variables en fonction d'un certain nombre de facteurs tenant en général au mode d'exploitation choisi. Ainsi, on peut y inscrire le carburant dont le volume varie suivant qu'on fait du long court ou du cabotage ; les frais d'escale qui dépendent des ports fréquentés, certains étant plus chers que d'autres ; l'assurance facultés etc.**

**La classification des affrètements dépendra de la distribution qu'on peut faire de ces deux types de gestion entre le fréteur et l'affréteur.**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

### ✓ Classification des affrètements maritimes

La distribution des deux types de gestion sus évoquées permet d'établir un classement. Et de ce point de vue, on peut relever au moins trois combinaisons possibles à savoir : toutes les deux gestions peuvent être confiées à une seule partie, fréteur ou affréteur, l'autre n'assumant alors aucune gestion ou les deux gestions peuvent être équitablement partagées entre les deux contractant, chacun en assumant une.

Cela donnerait les schémas suivants :

- gestion nautique et gestion commerciale confiée à l'affréteur ;
- gestion nautique et gestion commerciale confiée au fréteur ;
- gestion commerciale au fréteur et gestion nautique à l'affréteur. Dans cette dernière hypothèse, il n'est évidemment pas logique de procéder autrement c'est-à-dire la gestion nautique à l'affréteur et la gestion commerciale au fréteur. En effet, l'affrètement a pour objet pour l'affréteur de faire une opération commerciale en rentabilisant son affaire et il ne peut le faire qu'en prenant en charge le commercial dans les cas de gestion partagée.

Lorsqu'on examine de près ces différents schémas, on se rend compte que le premier cas de figure correspond à l'affrètement coque nue, le deuxième à l'affrètement au voyage et le troisième à l'affrètement à temps.

### 3. 2- Les règles spécifiques à chaque contrat d'affrètement

En dépit des règles communes à tous types d'affrètement précédemment dégagées, ces contrats se distinguent entre eux par un certain nombre de règles spécifiques à chacun d'eux et qui dès fois dérogent aux règles générales. Il serait donc utile de les passer en revue successivement.

✓ **L'affrètement coque nue**

**Il est régi, en droit béninois, par les articles 130 à 139 du Code de commerce maritime et 389 et 390 du code CEMAC. Selon les critères dégagés plus haut, on appelle affrètement au voyage, celui dans lequel les deux types de gestion, nautique et commerciale, sont confiés à l'affréteur. C'est-à-dire qu'en l'occurrence, la mise à disposition du navire suppose une dépossession de l'engin des mains du fréteur et sa remise matérielle et juridique à l'affréteur.**

• **Droits et obligations du fréteur**

**Le fréteur est débiteur de cette obligation de mise à disposition telle que examinée précédemment dans les règles communes. Toutefois, on distingue deux types de coque nue (article 389 du code CEMAC).**

**L'affrètement coque nue dans lequel, le navire est remis armé et équipé mais sans aucun membre de l'équipage (cf. art 130 du Code de commerce maritime), on parle alors de coque nue véritable. On l'appelle alors communément « bare boat charter ».**

**Et, l'affrètement coque dans lequel, les parties ont convenu dans la charte partie, que le fréteur fournira, en plus de l'engin, tout ou partie des membres de l'équipage (cf. art 131 du Code de commerce maritime). Dans ce cas, ce personnel prêté, obéira à l'affréteur durant le temps convenu pour cela soit pour toute la durée de l'affrètement soit pour un temps moins long (cf. art 134 du Code de commerce maritime). Ce type de coque nue est appelé « charter by demise » ou demie coque nue.**

**Et le fréteur supportera le vice propre de son engin quelle soit le moment auquel il se sera révélé (cf. art 133 alinéa 2 du Code commerce maritime).**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

- **Droits et obligations de l'affréteur**

**Dans ce type d'affrètement, le fréteur devient armateur en ce qu'il exerce aussi bien la gestion nautique que la gestion commerciale et doit, de ce point de vue, pourvoir à tout ce qui est nécessaire pour rendre possible la navigation et l'exploitation du navire.**

**Ainsi, il devra payer le fret c'est-à-dire le « loyer » du navire souscrire à la police d'assurance, corps et facultés, sous réserve dans ce dernier cas du type d'exploitation qu'il va faire. Il va maintenir le navire en bon état de navigabilité, s'occuper des réparations, payer le personnel y compris celui prêté par le fréteur sauf convention contraire, payer le fret sauf en cas d'arrêt de la navigation pour vice propre du navire de plus de vingt quatre heures (cf. art 133 alinéa 3 du CCM béninois).**

**La restitution du navire à la fin du contrat doit être faite dans les conditions prévues par la charte partie. Et, dans ce sens, il est fréquent en matière de coque nue, que la charte partie prévoit une levée d'option d'achat exactement comme en matière de location vente de droit commun ou de crédit bail.**

**C'est d'ailleurs cette hypothèse qui a permis, à l'origine, de comparer très justement, ce type d'affrètement au crédit bail et, mieux, l'affrètement coque nue a servi de terrain d'expérimentation du leasing. C'est pour cette raison d'ailleurs, que le contrat confère d'importants droits à l'affréteur comme en matière de leasing.**

**Ainsi, en général, l'affrètement coque nue est un contrat de très longue durée, qui confère d'importants droits à l'affréteur sauf clause contraire notamment : débaptiser le navire et lui donner un autre nom ; l'immatriculer dans son état et lui conférer ainsi un pavillon nouveau ; l'hypothéquer ; le sous fréter etc.**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

## ✓ L'affrètement au voyage

Il est régi en droit béninois par les articles 101 à 115 du CCM béninois et 384 et 385 du code CEMAC.

C'est celui dans lequel, les deux types de gestions sont conservés par le fréteur, l'affréteur n'en assumant aucune. Toutefois, les opérations de chargement au départ et de déchargement à l'arrivée sont du ressort de ce dernier (cf. art 106 alinéa 1<sup>er</sup> du Code commerce maritime du Bénin). Et, c'est pour éviter d'avoir à perdre du temps durant ces opérations que le fréteur veille à ce que la charte partie réglemente de façon stricte ces opérations car « le temps court contre lui ».

### • Le décompte du temps

Le temps imparti à l'affréteur pour charger ou décharger est bien déterminé dans la charte partie en général et complétée par les usages du port où les opérations ont lieu. Ainsi :

- le décompte du temps se fait sur un document appelé « time sheet » ;
- le temps imparti à l'affréteur pour charger ou décharger est appelé « staries » traduit en français par le terme « temps de planche » ;
- lorsque le temps de planche prévu est dépassé, on entre dans ce qu'on appelle les « surestaries » puis dans « sur- surestaries » etc.

Durant les staries, beaucoup de clauses peuvent être retenues pour régir le rythme des opérations concernant par exemple les conditions atmosphériques, les jours de repos des gens de mer etc.

Mais, dans les surestaries, de telles clauses sont en générale prohibées conformément au célèbre adage suivant lequel « une fois en surestaries, toujours en surestaries ».

**Car, on suppose que n'eut été le retard accusé lors des opérations de chargement ou de déchargement, le navire serait en mer entrain de naviguer quelles que soient les conditions atmosphériques. En conséquence, le décompte du temps après épuisement des staries se fait comme si fictivement le navire est déjà en mer.**

- **Le régime de l'indemnisation**

**Le décompte du temps lors des opérations à quais peut présenter au moins trois cas de figure :**

- **soit le temps de planche a été scrupuleusement respecté ; dans ce cas, il n' y a pas de problème et donc pas de contentieux : cela est très rare.**
- **soit l'affréteur a gagné du temps. Dans ce cas, il mérite d'être rétribué pour avoir permis au fréteur de reprendre la mer plus tôt que prévu. C'est pourquoi, les chartes parties au voyage prévoient toujours ce qu'on appelle une prime de célérité pour inciter l'affréteur à accomplir très vite les opérations mises à sa charge. Cette prime est un montant forfaitaire généralement déterminé dans la charte partie.**  
**Toutefois, cette rétribution peut consister aussi, selon les usages maritimes dans la réversibilité des staries. C'est-à-dire le reversement du temps gagné lors du chargement aux opérations de déchargement et vis versa. Et, les fréteurs préféreraient, en général, la prime à la réversibilité. Assez curieusement, le Code de commerce du Bénin prohibe la réversibilité en son article 106 alinéa 2 ; cette option de politique législative ne paraître pas correspondre à la défense des intérêts des opérateurs béninois, y compris l'Etat car ils sont souvent en situation d'affréteur.**

- soit l'affréteur a perdu du temps. Dans cette hypothèse, non seulement il entre en surestaries voire en sur- surestaries, mais en plus il doit payer une pénalité c'est-à-dire indemnité compensatrice au fréteur, celle-ci est souvent très élevée et même souvent plus élevée que celle versée à l'affréteur qui a gagné du temps.

#### ✓ L'affrètement à temps

L'affrètement à temps encore appelé « time charter » est régi par les articles 116 à 129 du Code de commerce maritime du Bénin et 386 à 388 du code CEMAC.

Il est défini comme celui dans lequel les deux types de gestion sont partagés, l'affréteur ayant la gestion commerciale et le fréteur la gestion nautique. Le partage des tâches en découle donc assez nettement.

Et, cet affrètement a ceci de particulier, c'est que le navire est conduit par le personnel du fréteur qui en assume l'entretien mais il est sous l'autorité commerciale de l'affréteur. En conséquence, il appartient à ce dernier de choisir non seulement la destination mais aussi les ports à fréquenter, étant entendu que c'est lui qui gère le carburant et les frais d'escale. Mais, la difficulté vient du fait que il peut arriver que le personnel du fréteur estime que tel ou tel port choisi par l'affréteur n'est pas un port sûr.

Cette divergence de point de vue et d'intérêts constitue une source de difficultés majeure voire de contentieux dans ce type d'affrètement. Cela d'autant que la notion de port sûr, « safe port », est devenue une sorte de clause de style en matière de « time charter » et qu'elle n'est jamais définie. Cette sûreté portuaire dépend de plusieurs facteurs liés à la sécurité physique du navire et de l'équipage. Ainsi, la situation de guerre, de pandémie, les grèves violentes qui paralysent l'activité portuaire etc.

Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de PUEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001

## **SOUS THEME 4 : LE CONTENTIEUX EN MATIERE PORTUAIRE**

### **4.1. L'exploitation du domaine portuaire**

Le droit portuaire relève, en principe, du droit public maritime (cf. *Robert Rézenthel « la gestion portuaire et la sécurité juridique » in Annuaire de Droit Maritime et Océanique 2004*). Il a pour objet l'étude des normes régissant l'institution portuaire à travers son fonctionnement notamment dans ses relations avec les tiers. Un port est un ensemble d'infrastructures mis en place pour faciliter les activités maritimes par la mise en place de facilités pour l'accueil et le séjour des navires. De ce point de vue, la structure mise en place pour en être le réceptacle et communément dénommée Port autonome prend la forme juridique de société (ou d'établissement public dans certains pays). Mais, cette société est, assez spécifique car elle n'a pas à proprement parlé un but lucratif comme les sociétés commerciales classiques. Son capital est, en général, exclusivement, détenu par l'Etat et c'est pour cette raison qu'il s'agit toujours de société nationale ou société d'Etat sans but lucratif avec cette autre particularité qu'elle accomplit une mission de service public étroitement attachée à la souveraineté nationale.

C'est pour toutes ces raisons que l'applicabilité des normes de droit commercial à ces structures pose problème du fait de l'absence de la commercialité nécessaire comme condition d'une telle application.

Ainsi, au Sénégal, un débat s'est instauré quant à l'applicabilité de l'acte uniforme portant droit commercial général au Port autonome de Dakar relativement aux baux à usage commercial. En effet, il s'agit de savoir si les espaces mis à la disposition des opérateurs économiques (transitaires, manutentionnaires, restaurateur etc.) par le port dans le périmètre portuaire font l'objet de baux commerciaux au sens dudit acte uniforme ou

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001

si ces relations relèvent des concessions traditionnellement faites en l'occurrence (cf. *Ousmane TOURE « le particularisme du droit portuaire » in Bulletin du Transport Multimodal n° 01*).

Les juridictions sénégalaises sont divisées quant à la réponses à apporter à cette question ; certaines font application de l'acte uniforme précité tandis que d'autres le rejette au nom de la spécificité de ces contrats tel que mentionné précédemment.

Il faudrait, en effet, retenir que ces relations bien que de nature contractuelle sont de simples mises à disposition fondées sur la précarité dès lors qu'elles sont temporaires et susceptibles de retrait à tout moment sur la base des dispositions du cahier des charges, signé par chaque occupant et qui sert de référence en la matière. La destination des lieux est très spéciale et l'Autorité portuaire a la faculté de mettre fin à une mise à disposition pour des raisons d'ordre public même si le bénéficiaire s'acquitte régulièrement des redevances convenues. Ces redevances ne sont pas des loyers au sens commercial du terme et l'occupant est sensé en être suffisamment informé avec le cahier des charges (*pour de plus amples détails sur la jurisprudence sénégalaise voir : « Le Bulletin du transport multimodal » n° 01*).

#### **4.2. Le cas spécifique de la responsabilité des exploitants de terminaux à conteneurs**

De plus en plus les Etats côtiers africains procèdent à des concessions de leurs terminaux à conteneurs notamment aux ports d'Abidjan au profit du groupe Bolloré et de Dakar au profit de la société Dubaï Port World dite DP World.

En principe, l'exploitation de ces terminaux se fait par ces sociétés qui vont offrir leurs services consistant dans la garde des conteneurs de tiers usagers. Ces tiers peuvent être des armateurs comme ils peuvent être des chargeurs c'est-à-dire des importateurs et des exportateurs.

Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001

**Ces services sont importants pour chacun de ces usagers.**

**A l'état actuel du droit, seul le droit commun peut régir les relations entre l'exploitant et ses clients et à ce sujet, c'est en principe les règles relatives au contrat de dépôt qui chez nous correspondent aux dispositions des articles 1915 du code civil français.**

**Ces règles civiles du contrat de dépôt ne paraissent pas appropriées du fait de leurs limitent.**

**Les Nations unies ont adopté une la Convention dite Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux dans le commerce international le 19 août 1991 à Vienne. Mais, cette Convention qui ne requiert que cinq (5) ratifications pour entrée en vigueur (article 22§1<sup>er</sup>) n'a pas encore atteint ce chiffre.**

**Cette Convention permet à un usager de confier des conteneurs à l'exploitant contre remise d'un document contractuel à charge pour ce dernier de les conserver jusqu'à leur enlèvement par la personne indiquée.**

**La Convention présente les caractéristiques suivantes :**

- **La responsabilité de l'exploitant a pour fondement la présomption de faute,**
- **La responsabilité de l'exploitant est fixée à une limite comme pour le transporteur maritime sauf faute inexcusable,**
- **Cette responsabilité dure de la prise en charge jusqu'à l'enlèvement des conteneurs par la personne indiquée,**
- **La prescription des actions dans un délai de deux ans,**
- **des dispositions impératives donc incompatibles avec les clauses de responsabilité que les exploitants ont l'habitude d'insérer dans les contrats,**
- **Etc.....**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

**Chacun des usagers peut y trouver son compte. Ainsi, le réceptionnaire qui, dans un contrat de transport international de marchandises par mer, ne se présente pas au moment et à l'endroit indiqués pour l'enlèvement de sa marchandise pourra voir le transport déposée celle-ci entre les mains de l'exploitant du terminal.**

## **SOUS THEME 5 : LA PROBLEMATIQUE DE LA SAISIE DE NAVIRES**

**Plusieurs textes réglementent le sujet notamment les articles 70 et suivants du code de commerce maritime du Bénin, les articles 114 à 133 du code CEMAC, la convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire de navires de mer ratifiée par presque tous les Etats africains notamment ceux de l'OHADA. Toutefois, la convention internationale du 12 mars 1999 sur la saisie conservatoire de navires n'est pas encore entrée en vigueur et d'ailleurs seule le Gabon l'a ratifiée en OHADA.**

**Il n'existe aucune convention internationale en matière de saisie exécution, ce qui se comprend, du reste, il s'agit d'un acte grave de souveraineté laissé aux législations nationales.**

**Il faudrait y ajouter l'acte uniforme de l'OHADA relatif à la procédure de recouvrement simplifié des créances et aux voies d'exécution.**

**Cette multitude de textes applicables pose nécessairement un sérieux problème de conflit de normes que le juge OHADA ne devrait pas éluder dans sa démarche.**

## 5. 1- La problématique des conflits de normes

Le juge en OHADA pose très rarement la problématique du droit applicable pour justifier le choix de la loi qu'il applique. Une telle démarche, même si elle conduit à retenir une bonne solution quant au fond pose tout même un problème de cohérence dans la méthode.

En l'occurrence, il y a nécessité de ne pas éluder le sujet. L'essentiel est de savoir que non seulement aucune règle de conflit ne s'impose au juge mais qu'il garde un large pouvoir d'appréciation ; la convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités est simplement indicative. Il est vrai que le juge OHADA doit éviter ne devrait pas se démarquer des solutions traditionnellement retenues en la matière au risque de voir sa décision censurée en cas de voie de recours.

### - Les solutions classiques.

Pour l'essentiel, on a tendance à donner préférence à la règle « *lex speciali derogat generali* » qui suggère l'application du texte spécifique à la matière lorsque l'on compare l'objet des deux textes. Cela aurait pour conséquence, par exemple, de préférer la Convention de 1952 à l'acte uniforme sur les voies d'exécution.

Mais, dans d'autres cas cette *lex speciali* ne serait pas la meilleure. Par exemple, en matière d'arbitrage maritime, l'article 22 de la convention de Hambourg impose au tribunal arbitral d'appliquer le texte de cette convention pour résoudre le litige alors que l'acte uniforme du 11 avril 1999 sur l'arbitrage considère que cette loi doit être fixée par les parties et à défaut par le tribunal arbitral. En l'occurrence, si l'on fait intervenir la *lex speciali*, on appliquera l'acte uniforme dont l'objet c'est l'arbitrage alors que l'objet de la convention de Hambourg porte sur le transport maritime de marchandises.

C'est alors qu'il est utile de recourir à une autre règle de conflit suggérée par FERENC MAJOROS à savoir la règle de l'efficacité maximale (cf. *FERENC MAJOROS « le droit des conflits de conventions : abrégé théorique et traité pratique »*, voir aussi *Ibrahima Khalil DIALLO « conflits de conventions et conflits de lois dans le transport international de marchandises par mer » thèse d'Etat soutenue à Paris II en janvier 1987*). Elle consiste à comparer les dispositions en conflit pour voir celle qui offre la solution la plus efficace au problème à résoudre. Alors s'agissant en l'occurrence d'un problème d'arbitrage maritime, il faut comparer les dispositions de l'article 22 de Hambourg imposant une norme aux arbitres et celle de l'acte uniforme postulant la liberté des parties dans le choix du droit applicable. Il se trouve que, l'article 22 incriminé touche directement à l'objet du sujet traité alors que les dispositions de l'acte uniforme sont de portée générale en tant qu'elle vise l'arbitrage commercial en général. MAJOROS suggère d'appliquer la règle de l'efficacité maximale qui retient l'article 22 de Hambourg.

- La difficulté spécifique pour le juge OHADA

Toutefois, le grand problème auquel peut être confronté le juge OHADA, c'est qu'en cas de conflit entre un acte uniforme et un texte de l'UEMOA ou de la CEMAC, c'est que chaque organisation pourrait lui faire le reproche de ne pas avoir appliqué son texte en vertu du principe de primauté du droit communautaire. Par exemple, la CCJA saisie d'une voie de recours contestant la non application d'un acte uniforme au profit du code de la marine marchande, de la convention de 1952 ou du code CEMAC, pourrait censurer la décision au motif qu'elle n'a pas appliqué l'acte uniforme.

Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001

- **Autres problèmes juridiques soulevés par les textes actuels**

✓ **Quid alors des créances non maritimes ?**

**Pour celles-ci, les ayants droit devraient pouvoir se référer à l'acte uniforme comme pour tout autre motif de saisie. Ainsi, pour une créance de bail à usage d'habitation pour le compte d'un cadre du personnel de la compagnie de navigation, pour une créance alimentaire ou le paiement du prix de vente de meubles ordinaires n'ayant rien à voir avec la navigation maritime, le créancier, dans tous ces cas de figure devrait pouvoir faire saisir le navire de son débiteur pour obtenir paiement.**

**Encore que, dans cette dernière hypothèse, certains auteurs ne seraient pas favorables à cette solution au motif que le principe universel de l'unicité du patrimoine ne s'appliquerait qu'aux biens terrestres de l'armateur et non à sa flotte considérée comme constituant une fortune à part.**

**En vérité, le besoin de rendre justice et le souci d'éviter d'encourager des comportements délinquents singuliers militent fortement à recourir au droit commun c'est-à-dire à l'acte uniforme sur les saisies pour obtenir réparation notamment l'article 54.**

✓ **Les formes de la saisie conservatoire : le renvoi fait par l'article 76**

**L'article 76 du Code de commerce du Bénin dispose de façon péremptoire que « il est procédé à la saisie conservatoire dans les formes prescrites pour la saisie exécution ».**

**Ce renvoi n'est pas pertinent et la formule n'est pas heureuse du tout car ce sont deux types de saisies très différentes et particulièrement du point de vue de la forme.**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

**Ainsi, la saisie exécution exige un titre exécutoire alors que l'autre ne le nécessite pas.**

**Par ailleurs, cette saisie conservatoire doit elle se faire par voie de requête ou de référé ? La question est fondamentale (cf. sur toutes ces questions voir utilement, *Ibrahima Khalil DIALLO op.cit Tome I pages 91 et suivantes*).**

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

**Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001**

## CONCLUSION GENERALE

**Quid de l'opportunité de l'élaboration d'un acte uniforme relatif au transport de marchandises par mer ?**

**Cet acte uniforme est une exigence aujourd'hui pour de nombreuses raisons notamment :**

- l'adoption d'un acte uniforme sur le transport de marchandises par routes en vertu de l'article 2 du Traité de Port Louis suggère nécessairement que les autres modes de transport soit également réglementé par l'OHADA ;
- l'état actuel des textes applicables dans les Etats membres offre une situation si hétéroclite qu'il y a urgence à uniformiser le secteur. En effet, il y a trois situations différentes : certains Etats appliquent la vieille du 25 août 1924, c'est le cas de la Côte d'Ivoire, d'autres sont liés par la convention du 31 mars 1978 c'est le cas du Burkina Faso du Cameroun, du Congo, de la Guinée, du Sénégal alors que certains autres appliquent leurs lois nationales pour n'avoir ratifié aucune des conventions existantes.
- l'opinion selon laquelle la convention de Hambourg suffirait du fait qu'elle est universaliste et uniformisante n'emporte pas la conviction car l'article 3 de ce texte qui inspire cette idée est une sorte de clause de style dans les conventions des Nations unies notamment celles élaborées par la CNUDCI. Il suffit par exemple de voir l'article 14 de la Convention sur la responsabilité des exploitants de terminal de transport dans le commerce international du 19 avril 1991 et toutes les conventions CNUDCI. Cela participe de la vocation de la CNUDCI c'est-à-dire l'unification des normes du droit commercial international ;
- des actes uniformes existent dans des domaines où il existe des conventions internationales pertinentes notamment en matière de vente commerciale. L'acte uniforme portant droit commercial général comporte un chapitre sur la vente commerciale alors que certains pays de l'OHADA ont ratifié la convention de Vienne du 11 avril 1980 ayant le même objet.
- il est utile de rappeler que pour l'élaboration de l'acte uniforme sur le transport de marchandises par routes le Conseil des ministres avait rejeté la proposition de l'expert canadien de voir les Etats ratifier la Convention internationale sur le transport de marchandises par routes de 1956 dite CMR.

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Faculté de Droit de Dakar**

Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) depuis 1993 ; Consultant et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en Droit des transports depuis 2006 ; Consultant de la Commission de l'UEMOA en transport maritime depuis 2004 ; Président honoraire de l'Association Sénégalaise de Droit Maritime (ASDM) depuis 2001

- le communautaire ne devrait ignorer une matière qui non seulement relève expressément du domaine du Traité de Port Louis (article 2) mais qui intéresse plus de 90% du commerce extérieur des Etats membres aussi bien à l'import qu'à l'export.

Toutefois, l'adoption d'un acte uniforme en ce domaine ne devrait pas consister à intégrer une des conventions dans l'acte en la recopiant comme il s'est agi avec la CMR de 1956 recopiée dans l'acte uniforme sur le transport de marchandises par routes ou de la Convention de Vienne du 11 avril 1980 clonée dans l'acte uniforme portant droit commercial général. Il s'agit plutôt de « s'inspirer » des conventions pour élaborer un acte qui prenne bien en compte nos préoccupations économiques pour assurer le maximum de sécurité juridique aux transactions effectuées par nos opérateurs en matière de commerce maritime aussi bien pour les pays sans littoral que pour les pays côtiers. Ce que n'offre pas nécessairement les conventions internationales.

Car, la vocation du droit communautaire n'est pas celle du droit conventionnel.

Cette démarche est celle de l'Union européenne et même celle des Etats-Unis d'Amérique.

Pour la primauté du droit.

**Professeur Ibrahima Khalil DIALLO**



Organisation pour l'Harmonisation en Afrique  
du Droit des Affaires (O.H.A.D.A.)

Ecole Régionale Supérieure de la Magistrature  
(E.R.SU.MA.)



## **FORMATION DES FORMATEURS MAGISTRATS**

*Droit pénal des affaires et Contentieux maritime*

*du 26 janvier au 06 février 2009*

# **LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES AU COMMERCE EXTERIEUR ET AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES**

**Pr. DIALLO Ibrahima Khalil**

Docteur d'Etat en Droit Enseignant à la Faculté des  
Sciences Juridiques et Politiques de l'Université Cheick  
Anta DIOP de Dakar (Sénégal), Consultant de la  
Commission de l'UEMOA en transport maritime, Membre  
titulaire du Comité maritime international (CMI), Consultant  
et porte parole du groupe africain à la CNUDCI (ONU) en  
droit des transports.  
(Sénégal)

**4<sup>e</sup> JOURNEES DU CHARGEUR AFRICAIN  
KINSHASA 16 – 18 décembre 2008**

**COMMUNICATION :  
LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES AU COMMERCE  
INTERIEUR ET AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES**

**Professeur IBRAHIMA KHALIL DIALLO  
Faculté de droit de Dakar  
Membre titulaire du comité maritime international (CMI)  
Formateur de magistrats OHADA à l'ERSUMA à Porto Novo  
Consultant et porte parole du groupe africain au G3 de la CNUDCI  
Arbitre international à la CCJA (Abidjan)  
Consultant de l'UCCA**

## **LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES AU COMMERCE EXTERIEUR ET AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES**

### **I. INTRODUCTION**

(GENERALITES - CNUCED- CNUDCI - OMI- UNIDROIT - OACI- OMD- INCOTERM - RUU... lois type- droit communautaire - Plan d'action d'Almaty)

### **II. LES CONVENTIONS DOUANIERES**

### **III. LES CONVENTIONS SUR LE TRANSPORT TERRESTRE ET MULTIMODAL DE MARCHANDISES**

1. Transport routier : CMR
2. Transport ferroviaire : COTIF
3. Transport multimodal : Genève 25 mai 1980

### **IV. LES CONVENTIONS SUR LE TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL DE MARCHANDISES**

1. Varsovie 12 octobre 1929
2. Guadalajara 1961
3. Montréal 28 mai 1999

### **V. LES CONVENTIONS SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR MER**

1. Bruxelles 25 août 1924
2. La Hayes/Wisby 23 février 1968
3. Code de conduite des conférences maritimes 6 avril 1974
4. Hambourg 31 mars 1978

### **VI. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES AUX OPERATIONS PORTUAIRES ET A LA SECURITE MARITIME**

1. Conventions OMI
2. Code ISPS
3. Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport

### **VII. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES A LA FACILITATION**

1. New York 1965
2. Montégo Bay 1982
3. Cas des textes d'Almaty

### **VIII. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES AU CONTENTIEUX DE LA RESPONSABILITE**

1. Convention de New York sur l'arbitrage 1958
2. Convention sur la saisie de navires 1952
3. Convention sur la saisie de navires 1999

### **IX. AUTRES CONVENTIONS INTERNATIONALES**

1. Convention des Nations unies sur la vente internationale de marchandises : Vienne 11 avril 1980
2. Conventions des nations unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre : New York 9 décembre 1988
3. Convention des Nations unies sur les garanties indépendantes et les lettres de crédit stand by : New York 11 décembre 1995
4. Conventions des Nations unies sur la cession de créances dans le commerce international : New York 12 décembre 2001
5. Convention des Nations unies sur l'utilisations de communications électroniques dans les contrats internationaux : New York 23 novembre 2005

### **X. ANNEXES : ETAT GENERAL DES RATIFICATIONS**

Professeur IBRAHIMA KHALIL DIALLO - Faculté de droit de Dakar - Membre titulaire du Comité Maritime International (CMI) - Consultant et porte parole du groupe africain au G3 de la CNUDCI - Consultant de PUCCA

## LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES AU COMMERCE EXTERIEUR ET AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

### I. INTRODUCTION

C'est un immense honneur pour moi d'avoir eu le privilège d'être choisi par l'UCCA et l'OGEFREM pour présenter ce thème devant cette auguste assemblée des chargeurs africains venus de tous les coins du continent pour répondre à l'invitation de notre ami le Professeur Emile NGOY KASONGO, Administrateur Délégué Général de l'OGEFREM, à l'occasion de ces 4<sup>e</sup> journées des chargeurs africains organisées ici à Kinshasa en République Démocratique du Congo. J'avais eu ce même bonheur à l'occasion de la 2<sup>e</sup> édition de ces journées, organisée à Dakar en 2002, quand il me fût demandé de présenter le thème sur « Transport maritime et nouvelles technologies de l'information et de la communication ».

Aujourd'hui, il s'est demandé de traiter du sous thème « les conventions internationales relatives au commerce extérieur et au transport international de marchandises » dans le cadre du thème principal intitulé « Les Conseils des chargeurs africains et les enjeux de la mondialisation ». Et compte tenu du public composé pour la plupart de non juristes, le sujet sera abordé avec beaucoup de simplicité, des précisions sur les notions fondamentales et une présentation sous forme de fiches pour aller à l'essentiel.

Il ne s'agira pas de traiter de toutes les conventions maritimes mais seulement de celles qui intéressent directement les chargeurs africains soit dans leurs transactions commerciales internationales aussi bien à l'import qu'à l'export soit dans le cadre de leur déplacement ou de celui de leurs marchandises.

Il ne serait pas superflu de noter qu'une convention internationale ne s'applique dans un Etat que si seulement si celui-ci l'a ratifié ou y a adhéré et que le texte est officiellement entré en vigueur sur le plan international. A cet égard, il est utile de préciser que la signature de la convention n'engage pas l'Etat signataire. Seule la ratification ou l'adhésion suivant les procédures internes de l'Etat intéressé est susceptible l'engager.

Toutefois, une convention ayant pour vocation à générer des obligations à la charge des particuliers s'applique en général compte non tenu du critère de nationalité ou de domicile. C'est ce qui explique que, un chargeur africain se verra appliqué, dans un autre Etat, une Convention que son pays

**n'a pas ratifiée. D'où la nécessité de bien connaître les textes susceptibles de s'appliquer dans les Etats où on effectue des transactions commerciales même si de tels textes ne s'appliquent pas chez nous.**

**C'est également la belle occasion pour moi de rappeler aux chargeurs africains qu'ils ont la possibilité voire le devoir de prendre part de façon active aux travaux d'élaboration des conventions internationales notamment dans le cadre des Nations unies ou ailleurs pour défendre leurs intérêts. Car, ils viennent de démontrer, à l'occasion de l'élaboration de la Convention des Nations unies sur le transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer que leur unité d'action peut leur valoir beaucoup de satisfaction, y compris influer très positivement sur le déroulement d'une conférence diplomatique.**

**Cette même action devrait être menée dans le cadre du Plan d'action d'Almaty qui ne concerne pas que les pays sans littoral mais les pays de transit aussi et au 1<sup>er</sup> chef.**

**Je dois également préciser que ce qu'on appelle, en droit, « convention internationale » est une des catégories de la notion « d'instrument international » qui recouvre aussi d'autres concepts qui n'ont pas tous le même régime juridique. Parmi ceux-ci on peut retenir entre autres :**

- **Le Traité qui est assimilé à la convention mais avec cette particularité qu'il contient des obligations dont les Etats sont directement débiteur ; alors que l'application des règles matérielles d'une convention concerne les particuliers ;**
- **Les lois – types notamment celles fréquemment élaborées par la CNUDCI qui servent simplement de référence aux Etats désirant réformer leur législation dans un secteur précis et qui peuvent s'en inspirer. Ce fut le cas de l'OHADA qui, lorsqu'il s'est agi d'élaborer un acte uniforme sur l'arbitrage adopté le 11 avril 1999, s'est très largement inspiré de la loi type de la CNUDCI du 21 juin 1985 sur l'arbitrage commercial international ;**
- **Les usages commerciaux internationaux qui constituent une des sources essentielles du droit du commerce international du fait leurs nombreux avantages par rapport aux conventions, avantages tenant notamment à leur souplesse, leur origine professionnelle, leur facile adaptabilité etc...à ce titre, il faut mentionner, en particulier, les INCOTERMS, les Règles et usances uniformes en matières de crédit documentaire (RUU) etc.....**
- **Les normes de droit communautaire tels les actes uniformes de l'OHADA, les Règlements de l'UEMOA ou de la CEMAC. Ces textes se caractérisent par leur primauté sur toute autre norme et**

**s'appliquent directement dans les Etats membres sans ratification ou autre procédure interne ;**

- **Etc.....**

**Les conventions sont élaborées par les plénipotentiaires des Etats dans le cadre d'organisations internationales chargées, entre autres, de l'harmonisation des normes applicables au commerce international, il s'agit notamment de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), de la Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI) et de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour le secteur maritime, de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) pour l'aérien, de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) pour la douane, de l'Institut international pour l'unification du droit (UNIDROIT) pour le droit privé international en général etc.....**

**Le commerce extérieur visé, en l'occurrence, concerne toutes les transactions commerciales internationales c'est-à-dire tous les mouvements ou flux et reflux de marchandises à travers les frontières. A ce titre, il faut retenir que les conventions douanières occupent une place importante.**

**Concernant le transport international de marchandises, il s'agira d'examiner tous les modes de transport à savoir le terrestre (routier et ferroviaire), l'aérien et le maritime, tous modes ayant fait l'objet de conventions internationales et tous utilisés par les chargeurs africains.**

**La démarche consistera, alors, à présenter successivement :**

- **Les conventions douanières,**
- **Les conventions sur le transport terrestre et multimodal de marchandises,**
- **Les conventions sur le transport aérien international de marchandises,**
- **Les conventions sur le transport international de marchandises par mer,**
- **Les conventions internationales relatives aux opérations portuaires et à la sécurité maritime,**
- **Les conventions internationales relatives à la facilitation,**
- **Les conventions internationales relatives au contentieux de la responsabilité,**
- **D'autres conventions internationales susceptibles d'intéresser le chargeur africain dans le cadre de ses transactions commerciales internationales.**

## II. LES CONVENTIONS DOUANIERES

Les conventions douanières sont celles qui concernent par nature même le commerce extérieur. L'OMD en a élaboré un grand nombre touchant à des matières diverses.

### 1. La Convention ATA du 06 décembre 1961

- **Objet** : ATA est une contraction de la formule française « admission temporaire » et de celle anglaise de « temporary admission ». La convention permet aux chambres de commerce de vendre les carnets ATA pour faciliter la déclaration des marchandises à l'export comme à l'import sans perception de droits et taxes car elles sont sous régime temporaire.
- **Statut actuel** : La convention est entrée en vigueur depuis le 30 juillet 1963 avec plus de 60 ratifications dont seulement une dizaine de pays africains.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : Avec les associations nationales agréées par la douane, le système ATA permet d'offrir une garantie internationale gérée par le Bureau international des chambres de commerce (BICC).
- **Recommandation** : une plus grande ratification de ce texte est souhaitable notamment par les pays de l'OMAO.

### 2. La Convention douanière relative au conteneur du 02 décembre 1972

- **Objet** : Il s'agit de faciliter le transport international par conteneurs par l'établissement de normes appropriées de construction de ces engins modernes. Ainsi, un système d'agrément est prévu avec des facilités d'admission temporaire et de réparation.
- **Statut actuel** : Le texte est entré en vigueur le 6 décembre 1975 et selon le dernier état publié par l'OMD le 30 juin 2008, il y aurait 36 Etats parties dont seulement 4 africains à savoir l'Algérie, le Burundi, le Libéria et le Maroc, ce qui est dérisoire.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : Une correcte application de la convention permet d'agréer des conteneurs de manière à faire voyager les marchandises concernées sous scellement douanier.
- **Recommandation** : Une plus grande ratification de ce texte est souhaitée notamment par les pays de l'OMAO.

### 3. La Convention sur le système harmonisé du 14 juin 1983

- **Objet** : Le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises dit « système harmonisé » ou « SH » consiste dans une nomenclature internationale instituée par l'OMD et relative aux marchandises identifiées par un code à 6 chiffres.
- **Statut actuel** : La convention est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1988 avec 134 parties selon le dernier état publié par l'OMD dont pas moins de 35 pays africains. C'est dire que cette convention est bien suivie en Afrique.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : Le texte permet d'élaborer les tarifs douaniers et de tenir des statistiques commerciales internationales en même temps qu'elle facilite l'harmonisation des régimes douaniers et des procédures commerciales.
- **Recommandation** : Maintenir la tendance actuelle en améliorant l'application effective du texte.

### 4. La Convention d'Istanbul du 26 juin 1990

- **Objet** : Elle vient compléter celle de 1961 dite Convention ATA. En effet, alors cette dernière se limite au carnet ATA, la convention d'Istanbul avec un domaine bien plus large à travers ses 13 annexes.
- **Statut actuel** : elle est entrée en vigueur le 27 novembre 1993 avec plus de 50 parties contractantes dont 6 africains parmi lesquels seuls le Mali et le Nigéria sont membres de l'OMAOAOC.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : idem pour ATA.
- **Recommandation** : les pays de l'OMAOAOC devraient ratifier ce texte.

### 5. La Convention de Kyoto révisée du 26 juin 1999

- **Objet** : La convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers a été adoptée le 18 mai 1973 puis amendée le 26 juin 1999. Elle permet de réduire les disparités dans les procédures douanières appliquées à l'échelle nationale. Ainsi, ses 31 annexes techniques permet de normer les procédures et activités douanières.
- **Statut actuel** : La convention révisée est entrée en vigueur le 3 février 2006 et lie au moins 59 parties dont 12 africains avec comme membres de l'OMAOAOC, la RDC et le Sénégal.

- **Intérêt pour les chargeurs africains** : L'application généralisée de dispositions douanières standard est bien sûr à l'avantage du chargeur.
- **Recommandation** : une ratification plus importante par les pays africains.

### III. LES CONVENTIONS SUR LE TRANSPORT TERRESTRE ET MULTIMODAL DE MARCHANDISES

On distinguera, successivement, le transport routier, le transport ferroviaire puis le transport multimodal.

#### 1. Transport routier : la Convention CMR du 19 mai 1956

- **Objet** : Cette Convention, adoptée le 19 mai 1956 à Genève et communément connue sous le sigle CMR s'applique au transport international de marchandises par routes
- **Statut actuel** : la CMR est entrée en vigueur depuis le 2 juillet 1961. elle a été ratifiée essentiellement par les pays du Nord. Seul le Maroc et la Tunisie sont liés par ce texte en Afrique.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : pour les Etats membres de l'OMAO, ce texte pourrait être intéressant dans le transport inter Etats. Toute fois, pour ceux d'entre eux qui sont membres de l'OHADA, ils sont liés par un texte similaire à la CMR, c'est l'acte uniforme sur le transport de marchandises par routes adopté le 22 mars 2003 et qui a repris l'essentiel des règles de la CMR pour ne pas dire que c'est son clone.
- **Recommandation** : Les Etats de l'OMAO non membres de l'OHADA pourraient examiner la possibilité d'adhérer à la CMR.

#### 2. Transport ferroviaire : La Convention COTIF du 9 mai 1980

C'est le 1<sup>er</sup> secteur des transports à avoir fait l'objet d'une réglementation internationale à travers une convention adoptée en 1980 et dite Convention de Berne. Celle a beaucoup influencé les autres conventions couvrant les autres modes de transport notamment maritime (1924), aérien (1929) et routier (1956). C'est cette Convention de Berne qui va donner lieu plus tard à la COTIF.

- **Objet** : C'est à l'occasion de la 8<sup>e</sup> révision de la Convention de Berne que la Convention sur les transports internationaux ferroviaires (COTIF) va être adoptée. Elle a mis en place tout un dispositif institutionnel et normatif assez cohérent à travers :

- Une organisation dite OTIF : Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires,
  - Un secrétariat permanent de l'OTIF appelé Office Central des Transports Internationaux ferroviaires (OCTI),
  - Des règles matérielles de droit uniforme et appelées « règles uniformes » concernant les contrats de transport de marchandises (RU-CIM), de voyageurs (RU-CIV) etc.....
- **Statut actuel** : Ce système est entré en vigueur et est très opérationnel surtout en Europe. En Afrique, seuls les Etats du Maghreb ont adhéré à la COTIF.
  - **Intérêt pour les chargeurs africains** : Ce système serait bien intéressant dans nos Etats dotés de chemins de fer ; surtout dans la perspective du développement des infrastructures de transport dans le cadre du NEPAD, le ferroviaire y occupant une place de choix
  - **Recommandation** : Il serait utile d'examiner ce dispositif normatif en vue de l'adopter pour une meilleure protection des intérêts des chargeurs.

### 3. Transport multimodal : La Convention de Genève du 25 mai 1980

- **Objet** : Cette Convention concerne le transport multimodal international de marchandises c'est-à-dire celui effectué par au moins deux modes différents : rails-routes, air-routes, mer-rails...elle régit les relations contractuelles entre l'entrepreneur de transport multimodal et l'expéditeur de la marchandises
- **Statut actuel** : Ce texte n'est pas encore entré en vigueur faute d'avoir obtenu les 20 ratifications nécessaires.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : C'est un texte particulièrement important pour les opérateurs africains qui font beaucoup de multimodal dans les relations inter Etats.
- **Recommandation** : Cette Convention a été adaptée dans le cadre de la CEMAC mais de façon très inappropriée. Son adoption, tel quel, ne serait pas opportune. Il serait utile de l'adapter au contexte actuel en reformulant les règles substantielles.

#### IV. LES CONVENTIONS SUR LE TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

##### 1. La Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et le Protocole de La Haye du 3 août 1955

- **Objet** : Ce fut la toute première convention adoptée en matière de transport aérien. Elle régit les relations contractuelles entre le transporteur aérien et les usagers c'est-à-dire les passagers et leurs bagages, les expéditeurs et réceptionnaires de fret aérien. Elle a beaucoup influencé le droit des transports en général, ainsi la CMR dans le routier et les Règles de Hambourg dans le maritime s'en sont beaucoup inspirés.
- **Statut actuel** : Elle est entrée en vigueur depuis bien longtemps et s'applique dans pratiquement tous les pays africains. Mais, on distingue la Convention originelle dans sa version de 1929 et la convention telle que modifiée par le Protocole de 1955, ce qui, en droit strict, donne deux textes différents. Certains Etats, comme la France, ont ratifié les deux textes alors que d'autres, parmi lesquels l'essentiel des Etats africains, ne sont liés que par la version de 1929. D'autres Protocoles ont été adoptés mais ne sont pas encore entrés en vigueur notamment le Protocole de Guatemala City du 8 mars 1971 et ceux de Montréal du 25 septembre 1975 concernant les marchandises.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : Cette Convention intéresse les chargeurs africains pour de nombreuses raisons notamment :
  - Les missions de certains Conseils de chargeurs, par exemple celui du Congo, couvrent le secteur du transport aérien,
  - Les chargeurs voyagent par voie aérienne dans le cadre de leurs missions,
  - Certaines cargaisons sont expédiées par fret aérien, par exemple, celles exposées aux journées du chargeur etc.....
- **Recommandation** : Il serait intéressant de veiller à une bonne application de ce texte pour ceux des Etats qui l'appliquent encore.

## 2. La Convention de Guadalajara du 18 septembre 1961

- **Objet** : Elle a été conçue comme une convention complémentaire de celle de Varsovie. Elle s'applique dans les relations entre le transporteur contractuel c'est-à-dire celui qui a émis le titre de transport aérien et celui qui a effectivement effectué le transport et dénommé transporteur de fait. Elle permet aussi d'appliquer la Convention de Varsovie dans les relations entre l'utilisateur et ce transporteur de fait.
- **Statut actuel** : Elle est entrée en vigueur
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : Le transport effectif par une autre compagnie que celle qui a émis le titre de transport est une situation très fréquente du fait des relations de coopération entre compagnies et de la complexité des transports aériens en Afrique qui se caractérisent par les retards et annulation de vols assez fréquents. En effet, il est fréquent, par exemple, que la compagnie qui a émis le titre de transport fasse effectuer le voyage par un avion affrété ; dans ce cas Guadalajara permettra de faire appliquer Varsovie dans les relations entre l'utilisateur et la compagnie fréteur.
- **Recommandation** : La ratification de cette Convention est utile pour ceux des Etats qui ne l'ont pas encore fait.

## 3. La Convention de Montréal du 28 mai 1999

- **Objet** : Elle a le même objet que celle de Varsovie c'est-à-dire qu'elle régit les relations entre usagers et transporteur aérien. Mais elle est bien plus protectrice des intérêts des usagers avec des limites de réparations plus élevées et des conditions d'exonérations du transporteur plus contraignantes.
- **Statut actuel** : Elle est entrée en vigueur depuis le 4 novembre 2003 et a été surtout ratifiée par les pays du Nord notamment soient la quasi-totalité des Etats de l'Union européenne, les Etats-Unis, le Canada, le Japon etc. Toutefois, en Afrique, seules une dizaine de pays l'ont ratifiée dont le Bénin, le Cameroun, le Cap vert, le Gabon, le Mali et le Nigéria qui sont membres de l'OMAOC.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : La modernisation de la vieille Convention de Varsovie était devenue une nécessité.

De ce point de vue, elle y est arrivé notamment avec l'introduction des documents électroniques, des limites de réparations substantielles pour mort et lésions corporelles et même pour dommage aux bagages.

- **Recommandation** : Sa ratification est fortement recommandée. Il est vrai que dans l'UEMOA, un Règlement a été adopté en 2002 en matière de responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident et qui reprend certaines règles de Montréal mais cela est très insuffisant.

## V. LES CONVENTIONS SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR MER

### 1. La Convention de Bruxelles 25 août 1924

- **Objet** : C'est la Convention sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Elle est également connue sous le nom de Règles de La Hayes. C'est la toute 1<sup>e</sup> convention en matière de transport maritime de marchandises. Mais son champ d'application est trop restreint si bien que beaucoup de situations juridiques lui échappent. Ainsi, elle exige l'émission d'un connaissance ou d'un document similaire dans un Etat contractant et ne couvre que la phase maritime soit de l'embarquement au débarquement.
- **Statut actuel** : Elle est entrée en vigueur le 2 juin 1931 et s'applique dans de nombreux Etats membres de l'OMAOC qui y ont adhéré comme la Côte d'Ivoire. Mais, elle ne s'applique plus dans les Etats ayant ratifié les Règles de Hambourg comme le Sénégal, le Nigéria, la Guinée Conakry etc..... Il faut préciser que les Etats anciennement colonisés par la France ne peuvent appliquer ce texte chez eux sur le fondement du principe de la continuité législative dès lors que la France, en ratifiant cette Convention avait émis une réserve expresse excluant son application à ses colonies. C'est le cas du Togo et le Bénin.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : Cette Convention est aujourd'hui assez vieille et donc dépassée. D'ailleurs, elle est bien plus protectrice des intérêts du transporteur maritime que du chargeur. De ce point de vue, à une époque où les africains n'ont plus d'armement, ce texte ne présente, manifestement, aucun intérêt.
- **Recommandation** : Ceux des Etats encore lié par cette Convention devraient ratifier plutôt celle de Hambourg.

## 2. La Convention de La Hayes/ Wisby ou de 1924/ 1968

- **Objet** : Il s'agit de celle de 1924 telle modifiée le 23 février 1968 à Wisby. Elle a apporté quelques modifications au texte originel notamment dans ses articles 3 et 4.
- **Statut actuel** : Cette Convention a surtout été ratifiée au Nord notamment par la France mais très peu en Afrique. Le Protocole de Wisby est entré en vigueur le 23 juin 1977.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : idem que pour la Convention originelle de 1924
- **Recommandation** : idem que pour la Convention originelle de 1924

## 3. Le Code de conduite des conférences maritimes 6 avril 1974

- **Objet** : Ce texte a pour vocation de régir les Conférences maritimes et leur imposer des normes d'exploitation navale respectueuses des droits des usagers, en l'occurrence, les chargeurs en instaurant de véritables relations de partenariat. Ce qui se traduit notamment par des consultations régulières et par l'interdiction de fixer de façon unilatérale les taux de fret. Ce code met également en place un système plus juste et équitable entre Conférences maritimes.
- **Statut actuel** : Ce Code est entré en vigueur depuis le 6 octobre 1983. Mais, il a été si combattu que, à la suite de la décision de la Direction générale de la concurrence plus connue sous l'appellation de DG4 de la Commission des Communautés Européennes (CEE) de mars 1992, on a assisté au démantèlement du système conférenciel en Europe. Et par voie de conséquence, ce mouvement a touché l'Afrique où, de facto, ce texte n'est pratiquement plus appliqué. Toutefois, il reste de droit positif dans tous les pays où il n'a pas été officiellement dénoncé par le pouvoir exécutif. D'ailleurs, la CEMAC l'a intégré dans son dispositif normatif à travers le code communautaire de la marine marchande. Il a également servi d'argumentaire juridique pour asseoir la défense des intérêts des chargeurs africains dans le cadre de leur bras de fer avec la Conférence EWATA.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : Ce texte garde encore tout son intérêt pour les chargeurs africains pour plusieurs raisons notamment en ce qui concerne la prohibition de la fixation unilatérale des taux de fret surtout dans le contexte actuel où les armateurs accablent les chargeurs de taux de fret exagérés et de surcharges portuaires arbitraires.

- **Recommandation** : Maintien du texte en droit positif et meilleure exploitation de ses avantages nonobstant l'existence de normes OMC de portée générale. Influencer pour qu'à l'OMC des mesures de même nature soient adoptées.

#### 4. La Convention de Hambourg 31 mars 1978

- **Objet** : Elle régit les relations entre les chargeurs et le transporteur maritime dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer. Elle n'exige plus l'émission d'un document de transport et couvre le transport de la prise en charge à la livraison avec des taux d'indemnisation plus élevés que de la Convention de 1924. Le mécanisme d'exonération du transporteur a aussi changé.
- **Statut actuel** : Elle est entrée en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1992 par l'effet de ratifications d'Etats du Sud, notamment africains, ne détenant pas de flotte. Peu de pays du Nord l'ont ratifiée et ceux qui l'ont fait sont essentiellement chargeurs comme l'Autriche.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : C'est un texte important en ce qu'il est bien plus protecteur des intérêts des chargeurs.
- **Recommandation** : Sa ratification est très utile pour la défense des chargeurs.

#### 5. La Convention nouvelle Convention CNUDCI

- **Objet** : Cette convention adoptée par la plénière de la CNUDCI le 3 juillet 2008 à New York l'a également été par l'Assemblée générale des Nations Unies lors de sa 62<sup>e</sup> session soit le 7 novembre dernier. Elle a pour vocation de régir les transports de marchandises effectués entièrement ou partiellement par mer. Elle a bien modernisé le contrat de transport avec l'adoption de normes substantielles importantes sur les documents électroniques de transport. Elle a vocation à remplacer celles existantes pour les Etats qui l'auront ratifiée.
- **Statut actuel** : Son entrée en vigueur requiert 20 ratifications.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : Son élaboration a mobilisé les africains à travers les Conseils des chargeurs qui, dans un bel élan unitaire, ont défendu leurs intérêts, ce qui leur a permis d'obtenir des changements substantiels du projet tel qu'il avait été initialement présenté dans sa 1<sup>e</sup> version de 2002. Les avantages pour le chargeur africain sont nombreux notamment :

- La fin du sectionnement juridique du contrat, déjà adopté dans Hambourg, de sorte que l'ensemble du contrat est couvert, en principe, par la convention de la prise en charge à la livraison ;
- La couverture des opérations de pré et post acheminement avec l'avantage de n'avoir qu'un seul interlocuteur dans une opération de bout en bout, le nouveau texte étant une convention de portes à portes ;
- Des limites de réparation plus élevées que celles de Hambourg ;
- La faculté pour chaque Etat de faire une déclaration appelée « opting in » selon laquelle il ne souhaite pas se voir appliquer les règles que prévoit la Convention en matière de compétence, ce qui est une nouveauté ; dans ce cas, pour cet Etat, les contentieux découlant de l'application de ce texte seront régis par son propre système processuel ;
- Etc.....

Mais, il reste que certains inconvénients demeurent notamment l'adoption d'un système complexe de responsabilité du transporteur avec des cas exceptés qui existent dans les règles de La Hayes mais pas dans celle de Hambourg. Il faut y ajouter la place de choix accordée par le texte à la liberté contractuelle.

- \* **Recommandation** : Bien examiner ce texte pour comparer ses avantages et inconvénients par rapport à celle de Hambourg en vue d'adopter une position tendant à ratifier ou non.

## VI. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES AUX OPERATIONS PORTUAIRES ET A LA SECURITE MARITIME

### 1. Les Conventions OMI

L'OMI est une institution spécialisée des Nations unies qui jusqu'en 1982 avait un caractère simplement consultatif et s'appelait, d'ailleurs, Organisation maritime consultative internationale (OMCI). Elle est à distinguer du Comité maritime international (CMI) qui est une ONG composée de membres personnes physiques (appelés membres titulaires) et personnes morales c'est-à-dire les associations nationales de droit maritime.

- \* **Objet** : Les conventions élaborées sous l'égide de l'OMI concernent essentiellement la sécurité maritime dans ses différents aspects, y compris les gens de mer. Parmi ces textes on peut citer : la Convention internationale pour la sauvegarde

de la vie humaine en mer dite Convention SOLAS adoptée à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 1974, la Convention internationale du 5 avril 1965 sur les lignes de charge, la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer signée à Londres le 20 octobre 1972 et dite Convention COLREG, la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs adoptée à Genève le 2 décembre 1972 et dite Convention CSC etc.....le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires ou code ISPS (International ship and port facilities security) adopté à l'initiative des USA à la suite des événements du 11 septembre 2001 et entré en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004 fait partie de l'un des dispositifs les plus importants élaborés sous l'égide de l'OMI.

- **Statut actuel** : Pour l'essentiel, toutes les normes OMI sont entrées en vigueur et ont été ratifiées par la plupart des Etats africains pour nombre d'entre elles.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : La sécurisation des côtes d'Afrique et la formation des gens de mer doit être une des préoccupations des chargeurs car la sécurité de leurs marchandises en dépend.
- **Recommandation** : Il serait utile de recenser toutes les conventions OMI non ratifiées pour y procéder le plus tôt possible.

## 2. La Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international

- **Objet** : Cette Convention a été adoptée à Vienne le 19 avril 1991 ; elle s'applique à la responsabilité de l'exploitant d'un terminal de transport quel qu'en soit le mode. De ce point de vue, elle ne vise pas que les exploitants de terminaux à conteneurs dans les ports maritimes.
- **Statut actuel** : Son entrée en vigueur ne requiert que cinq (5) ratifications (article 22§1<sup>er</sup>) non encore obtenues, seuls l'Egypte, le Gabon, la Georgie et le Paraguay l'ont fait. Elle n'est donc pas encore entrée en vigueur.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : C'est un texte très important pour les africains, beaucoup de nos Etats appliquant le droit commun de la responsabilité à ces situations juridiques. Alors que de plus en plus nous assistons à une exploitation complexe de ces terminaux notamment dans le secteur portuaire avec de

**nombreuses concessions faites à des entreprises privées internationales.**

- **Recommandation : La ratification de cette Convention est fortement conseillée.**

## VII. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES A LA FACILITATION

### 1. Le cas particulier du Programme d'action d'Almaty (PAA)

**Les Nations unies abritent depuis quelques années un cycle de réunions de haut niveau concernant notamment la « facilitation du commerce dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit ».**

**C'est ainsi que l'Assemblée générale de l'ONU a adopté, lors de sa 58<sup>e</sup> session, une Résolution portant « Programme d'action d'Almaty », en date du 23 décembre 2003. Il s'agissait, selon cette résolution de « répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit ».**

**Et en substance, le Programme d'action d'Almaty met l'accent sur cinq domaines dits prioritaires à savoir :**

**« a) Politiques et cadres réglementaires en matière de transit : Il appartenait aux pays sans littoral comme aux pays de transit de réexaminer leurs cadres réglementaires pour le transport et d'établir des couloirs de transport régionaux.**

**b) Développement des infrastructures : Il s'agissait pour les pays sans littoral de développer les réseaux de transport multimodal (par des projets d'infrastructures ferroviaires, routières et aériennes, et la construction de pipelines).**

**c) Facilitation du commerce, notamment du commerce international : Il incombait aux pays sans littoral d'appliquer les conventions et instruments internationaux tendant à faciliter le commerce de transit (notamment dans le cadre de l'OMC).**

**d) Aide au développement : La communauté internationale devait apporter une contribution 1) en fournissant un appui technique, 2) en encourageant l'investissement étranger direct, et 3) en augmentant l'aide publique au développement.**

**e) Application et évaluation : Il convenait de suivre l'application des instruments en matière de transit, et d'examiner dans les détails la mise en oeuvre du programme ».**

Plusieurs rencontres de haut niveau ont eu lieu dans ce cadre notamment celle organisée sous l'égide de la CNUCED les 8 et 9 juillet 2008 à New York en vue de la préparation de la réunion mondiale sur l'examen à mi-parcours de la mise en oeuvre du Programme d'action d'Almaty qui s'est tenue en octobre dernier au siège des Nations unies. Les questions fondamentales qui font l'objet de préoccupations dans ces fora, et en ce qui concerne les pays en développement sans littoral, visent essentiellement :

- « l'éloignement des ports maritimes ;
- les obstacles au passage des frontières, ;
- et la dépendance à l'égard des infrastructures des pays de transit, tous éléments qui contribuaient à alourdir les coûts de transport. Ainsi, si 1 000 kilomètres de transport maritime alourdissaient de 4 % le coût du transport, 1 000 kilomètres de transport terrestre ajoutaient 30 % à ce coût ».

Si ce PAA intéresse au plus point les Conseils des chargeurs au regard des débats et questionnements qui sont ressortis du Comité directeur de l'UCCA de Lomé en novembre dernier, il faudrait relever qu'il n'a pas encore fait l'objet de convention internationale. L'approche choisie étant différente.

Toutefois, il est important qu'ils s'impliquent davantage dans ces négociations dans leur ensemble car les questions examinées visent aussi bien les pays sans littoral que les pays côtiers.

## 2. La Convention de Londres de 1965 dite Convention FAL

- **Objet** : Elle a été adoptée sous l'égide de l'OMI et a pour principaux objectifs notamment de :
  - Réduire le coût des formalités administratives que nécessite le commerce extérieur ;
  - Réduire, simplifier et harmoniser les documents commerciaux et de transport les plus couramment utilisés ;
  - Améliorer les formalités qui sont causes de retards excessifs et onéreux ;
  - Accélérer les opérations portuaires notamment de transit ;
  - Assurer une coordination efficace dans le domaine de la facilitation du commerce et des transports.
- **Statut actuel** : Elle est entrée en vigueur et est appliquée dans de très nombreux pays africains.
- **Intérêt pour les chargeurs** : Les Conseils de chargeurs africains ont si bien compris l'importance de cette convention que la plupart d'entre eux ont mis sur pieds des comités nationaux de facilitation.

- **Recommandation** : Il est essentiel de veiller à la bonne application de ce texte.

### 3. La Convention de New York du 08 juillet 1965

- **Objet** : Cette convention concerne le commerce de transit des Etats sans littoral et consacre leur droit d'accès à la mer. Elle retient notamment que « les Etats de transit (situés entre la mer et un Etat enclavé) :
  - accordent à ce dernier le libre transit sur leur territoire et offrent également aux navires battant pavillon dudit pays, le même traitement qu'aux leurs en ce qui concerne l'accès et l'utilisation des ports maritimes ;
  - exemptent, les marchandises en transit, de droits même si des taxes peuvent être imposées pour couvrir des services rendus à l'occasion du transit ;
  - s'engagent à fournir des moyens de transport et de manutention adéquats pour assurer le trafic de transit et à opter pour des procédures rapides et une documentation simplifiée ;
  - s'engagent à n'opérer aucune discrimination qui soit en rapport avec la marchandise, l'origine, la destination, les points d'entrée / sortie ou le moyen de transport utilisé ».
- **Statut actuel** : Il fallait pour son entrée en vigueur, qu'elle soit ratifiée par deux Etats sans littoral et deux Etats de transit et depuis le 9 juillet 1967, elle est effectivement entrée en vigueur. Si beaucoup de pays de transit l'ont ratifié, il n'en pas de même pour les pays côtiers.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : La portée de cette Convention peut être relativisée avec l'entrée en vigueur de la Convention de Montégo Bay dont les articles 124 à 130 ont repris l'essentiel de ses règles matérielles.
- **Recommandation** : Sans être incompatible avec Montégo Bay, sa ratification ne semble plus nécessaire pour un Etat lié à la convention de 1982.

### 4. La Convention de Montégo Bay du 10 décembre 1982

- **Objet** : Cette convention porte sur le droit de la mer de façon générale. Mais, elle comporte une Partie X relative au « droit d'accès des Etats sans littoral à la mer et depuis la mer et la liberté de transit » soient des articles 124 à 132. En particulier, son article 127 prohibe la perception de tous droits de douanes, taxes

et autres redevances par l'Etat de transit sur les marchandises en transit à moins qu'il ne s'agisse de droits perçus en contre partie d'une prestation de services offerts au dit trafic. Et son article 130 exige de « l'Etat de transit à prendre toutes mesures utiles pour éviter les retards ou difficultés techniques dans l'acheminement des marchandises » et, le cas échéant, d'en « éliminer rapidement les causes » en rapport avec l'Etat sans littoral concerné.

- \* **Statut actuel** : Elle est entrée en vigueur le 16 Novembre 1994 et a été ratifiée par un très grand nombre de pays africains notamment les pays membres de l'OMAOC.
- \* **Intérêt pour les chargeurs africains** : Dans la situation actuelle, de difficultés de toutes sortes rencontrées par les Etats sans littoral notamment en Afrique de l'Ouest, l'application de ce texte reste très d'une grande actualité. Mais, à la dernière réunion du Comité directeur de l'UCCA à Lomé en novembre 2008, tous les Conseils de chargeurs, impliqués dans le différend opposant Conseils de l'arrière-pays et ceux des pays côtiers à propos du BSC au débarquement des cargaisons maritimes, ont reconnu et accepté les termes sus rappelés de l'article 137 de la Convention de Montégo Bay.
- \* **Recommandation** : Il faudrait veiller à une application bien plus rigoureuse de la convention par les pays de transit.

#### VIII. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES AU CONTENTIEUX DE LA RESPONSABILITE

##### 1. La Convention de New York sur l'arbitrage du 10 juin 1958

- \* **Objet** : Elle concerne les conditions d'exécution des sentences arbitrales étrangères. Elle pose les conditions de reconnaissance et d'exequatur de ces sentences.
- \* **Statut actuel** : Elle est entrée en vigueur et a été ratifiée par environ 143 pays la plus part des africains. Mais, il nous semble que des pays comme le Togo, le Congo ou la République Démocratique du Congo ne l'ont pas encore fait.
- \* **Intérêt pour les chargeurs africains** : Cette Convention dont le centenaire vient d'être fêté par les Nations unies à New York est d'un grand intérêt pour les chargeurs appelés à être parties prenantes dans des procédures d'arbitrage commerciale avec leurs partenaires étrangers.
- \* **Recommandation** : Sa ratification est fortement recommandée pour les Etats qui ne l'ont pas encore fait, y compris ceux de l'OHADA car l'acte uniforme sur l'arbitrage ne devrait pas s'appliquer à ce type de sentences en matière d'exequatur.

## 2. La Convention sur la saisie conservatoire de navires 1952

- **Objet** : Elle s'applique en matière de saisie conservatoire lorsque le créancier saisissant justifie d'une créance telle que prévue à l'article 1<sup>er</sup>.
- **Statut actuel** : Elle est entrée en vigueur et a été ratifiée par de très nombreux pays alors que d'autres s'en sont simplement inspirés dans le cadre de leurs lois internes.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : Elle est intéressante pour les chargeurs dès lors qu'elle leur permet, par une procédure très rapide dite de « référé » de faire immobiliser le navire qui a transporté leurs cargaisons si les conditions sont réunies et en attendant une décision de fond. Cela leur permet de sauvegarder leurs droits.
- **Recommandation** : Ce texte comporte des insuffisances ; il serait peut-être utile pour ceux qui ne l'ont pas encore ratifié de le comparer à celui de 1999.

## 3. La Convention sur la saisie conservatoire de navires du 12 mars 1999

- **Objet** : Cette convention est similaire à sa devancière de 1952 mais avec un domaine d'application plus large.
- **Statut actuel** : Elle n'est pas encore entrée en vigueur pour n'avoir réuni les 10 ratifications requises par son article 14, seuls sept pays l'ayant fait parmi lesquels l'Algérie et le Libéria pour l'Afrique.
- **Intérêt pour les chargeurs africains** : idem que pour la convention de 1952
- **Recommandation** : Sa ratification serait utile sauf pour ceux des pays liés par celle de 1924 à dénoncer celle-ci pour éviter les conflits de conventions.

## IX. AUTRES CONVENTIONS INTERNATIONALES

Beaucoup d'autres conventions ont été adoptées par diverses organisations notamment la CNUDCI ou UNIDROIT et qui sont de nature à intéresser les opérateurs économiques en ce qu'elles concernent les transactions commerciales internationales. On peut en mentionner quelques unes que voici :

### 1. Convention des Nations unies sur les contrats de vente internationale de marchandises : Vienne 11 avril 1980

- Elle est connue sous l'appellation de convention CVIM. Elle ne concerne pas toutes les catégories de marchandises et ne régit pas tous les aspects juridiques liés à la vente. Elle

n'est pas non plus impérative dans son champ d'application mais seulement supplétive de la volonté.

- Entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1988, elle est appliquée, aujourd'hui, dans 72 pays à travers le monde dont 7 seulement en Afrique à savoir l'Egypte, le Gabon, la Guinée, le Libéria, la Mauritanie, l'Ouganda et la Zambie. Mais, du fait de son caractère supplétif de la volonté, son application est rare dans beaucoup de ces pays ; les opérateurs ayant systématiquement recours aux INCOTERMS.
- Dans l'OHADA, l'acte uniforme sur le droit commercial général comporte un chapitre sur la vente commerciale qui a repris presque tout le dispositif de cette Convention, ce qui, bien sûr, est bien très maladroit.

**2. Conventions des Nations unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre : New York 9 décembre 1988**

- Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur pour n'avoir pas obtenu les dix (10) ratifications requises (article 89) ; seuls cinq pays l'ont fait à ce jour à savoir le Gabon, la Guinée, le Honduras, le Libéria et le Mexique.

**3. Convention des Nations unies sur les garanties indépendantes et les lettres de crédit stand by : New York 11 décembre 1995**

- Elle est entrée en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000 et a été ratifiée par huit pays c'est-à-dire le Belarus, El Salvador, l'Equateur, le Gabon, le Koweït, le Libéria, Panama et la Tunisie. Mais c'est un secteur où les usages bancaires sont prédominants.

**4. Conventions des Nations unies sur la cession de créances dans le commerce international : New York 12 décembre 2001**

- Elle n'est pas encore entrée en vigueur pour n'avoir été ratifiée que par le Luxembourg alors qu'il faut au moins cinq Etats.

**5. Convention des Nations unies sur l'utilisations de communications électroniques dans les contrats internationaux : New York 23 novembre 2005**

- Son adoption est bien récente mais elle ne requiert que trois ratifications pour entrer en vigueur. aucun pays ne l'a fait à ce jour.

**X. ANNEXES : ETAT GENERAL DES RATIFICATIONS**



Organisation pour l'Harmonisation en Afrique  
du Droit des Affaires (O.H.A.D.A.)

Ecole Régionale Supérieure de la Magistrature  
(E.R.SU.MA.)



## **FORMATION DES FORMATEURS MAGISTRATS**

*Droit pénal des affaires et Contentieux maritime*

*du 26 janvier au 06 février 2009*

# **Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer, faite à Hambourg le 31 mars 1978 (Règles de Hambourg)**

**CONVENTION  
DES NATIONS UNIES  
SUR LE TRANSPORT  
DE MARCHANDISES PAR MER,  
1978  
(RÈGLES DE HAMBOURG)**



**NATIONS UNIES  
1994**

La présente édition des "Règles de Hambourg" comprend la note explicative du secrétariat de la CNUDCI précédemment publiée sous la cote A/CN.9/306.

## TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
PRÉAMBULE .....	1
PREMIÈRE PARTIE. DISPOSITIONS GÉNÉRALES .....	1
Article premier. Définitions .....	1
Article 2. Champ d'application .....	2
Article 3. Interprétation de la Convention .....	3
DEUXIÈME PARTIE. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR ....	3
Article 4. Durée de la responsabilité .....	3
Article 5. Fondement de la responsabilité .....	4
Article 6. Limites de la responsabilité .....	5
Article 7. Recours judiciaires .....	6
Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité .....	6
Article 9. Marchandises en pontée .....	7
Article 10. Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué .....	7
Article 11. Transport par transporteurs successifs .....	8
TROISIÈME PARTIE. RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR .....	9
Article 12. Règle générale .....	9
Article 13. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses .....	9
QUATRIÈME PARTIE. DOCUMENTS DE TRANSPORT .....	10
Article 14. Emission du connaissement .....	10
Article 15. Contenu du connaissement .....	10
Article 16. Connaissement : réserves et force probante .....	11
Article 17. Garanties données par le chargeur .....	12
Article 18. Documents autres que les connaissements .....	13
CINQUIÈME PARTIE. DROITS ET ACTIONS .....	13
Article 19. Avis de perte, de dommage ou de retard .....	13
Article 20. Prescription des actions .....	14
Article 21. Compétence .....	15
Article 22. Arbitrage .....	16

	<i>Pages</i>
SIXIÈME PARTIE. DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES .....	17
Article 23. Clauses contractuelles .....	17
Article 24. Avaries communes .....	17
Article 25. Autres conventions .....	18
Article 26. Unité de compte .....	19
SEPTIÈME PARTIE. CLAUSES FINALES .....	20
Article 27. Dépositaire .....	20
Article 28. Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion .....	20
Article 29. Réserves .....	20
Article 30. Entrée en vigueur .....	20
Article 31. Dénonciation d'autres conventions .....	21
Article 32. Révision et amendements .....	21
Article 33. Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire .....	22
Article 34. Dénonciation .....	22
CONSENSUS ADOPTÉ PAR LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER .....	23
NOTE DU SECRÉTARIAT DE LA CNUDCI RELATIVE A LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER, 1978 (HAMBOURG) .....	25
Introduction .....	25
A. Genèse des Règles de Hambourg .....	25
1. Les Règles de Hambourg .....	25
2. Insatisfaction suscitée par le régime des Règles de La Haye ...	26
3. La révision du droit relatif au transport de marchandises par mer.	26
B. Eléments essentiels des Règles de Hambourg .....	27
1. Champ d'application .....	27
2. Durée de la responsabilité .....	27
3. Fondement de la responsabilité du transporteur .....	28
4. Marchandises en pontée .....	28
5. Responsabilité en cas de retard .....	29
6. Limites pécuniaires de la responsabilité .....	29
7. Droits des préposés et mandataires du transporteur .....	30
8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité .....	30
9. Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué; transport par transporteurs successifs .....	31
10. Responsabilité du chargeur .....	31
11. Documents de transport .....	31
12. Droits et actions .....	33
13. Dispositions diverses .....	34
C. Uniformité du droit .....	34

# Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978

## PRÉAMBULE

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles relatives au transport de marchandises par mer,

ONT DÉCIDÉ de conclure une convention à cet effet et sont convenus de ce qui suit :

### PREMIÈRE PARTIE. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### *Article premier. — Définitions*

Dans la présente Convention :

1. Le terme "transporteur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.

2. Les termes "transporteur substitué" désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.

3. Le terme "chargeur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

4. Le terme "destinataire" désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

5. Le terme "marchandises" doit s'entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une

palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.

6. Les termes "contrat de transport par mer" désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

7. Le terme "connaissance" désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

8. L'expression "par écrit" doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

#### *Article 2. - Champ d'application*

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque :

a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou

b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou

c) L'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou

d) Le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou

e) Le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent.

#### *Article 3. – Interprétation de la Convention*

Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

### DEUXIÈME PARTIE. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

#### *Article 4. – Durée de la responsabilité*

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

- a) A partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :
  - i) Du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou
  - ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;
- b) Jusqu'au moment où il en effectue la livraison :
  - i) En remettant les marchandises au destinataire; ou
  - ii) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou
  - iii) En remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

#### *Article 5. – Fondement de la responsabilité*

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

4. a) Le transporteur est responsable :

- i) Des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;
- ii) Des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les

animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces riches particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

#### *Article 6. – Limites de la responsabilité*

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a et b du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est

contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.

4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

#### *Article 7. - Recours judiciaires*

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

#### *Article 8. - Déchéance du droit de limiter la responsabilité*

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une

omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

*Article 9. – Marchandises en pontée*

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 6 ou de l'article 8 de la présente Convention, selon le cas.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

*Article 10. – Responsabilité du transporteur  
et du transporteur substitué*

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou renonce à des droits qui lui sont conférés par la présente Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

#### *Article 11. – Transport par transporteurs successifs*

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

*Article 12. – Règle générale*

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

*Article 13. – Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses*

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et

b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

*Article 14. — Emission du connaissement*

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissement.

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.

*Article 15. — Contenu du connaissement*

1. Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes :

a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

b) L'état apparent des marchandises;

c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;

d) Le nom du chargeur;

e) Le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;

f) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

g) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;

h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;

i) Le lieu d'émission du connaissement;

j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;

k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;

- l) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23;
- m) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;
- n) La date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et
- o) La ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande d'un connaissement "embarqué" de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un connaissement "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier.

#### *Article 16. - Connaissement : réserves et force probante*

1. Si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si un connaissement "embarqué" a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article a été faite et dans les limites de cette réserve :

a) Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret, comme prévu à l'alinéa k du paragraphe 1 de l'article 15, ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

#### *Article 17. - Garanties données par le chargeur*

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou cet accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au

connaissance. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance.

#### *Article 18. – Documents autres que les connaissances*

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissance pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

### CINQUIÈME PARTIE. – DROITS ET ACTIONS

#### *Article 19. – Avis de perte, de dommage ou de retard*

1. A moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.

5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en vertu du présent article a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.

7. Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après : celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.

#### *Article 20. - Prescription des actions*

1. Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui

exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

*Article 21. - Compétence*

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;

c) Le port de chargement ou le port de déchargement;

d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.

2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet Etat et du droit international. Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

b) Le tribunal du port ou lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable.

#### *Article 22. - Arbitrage*

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

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

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

a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :

i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou

ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou

iii) Le port de chargement ou le port de déchargement.

b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.

4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.

5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

## SIXIÈME PARTIE. — DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

### *Article 23. — Clauses contractuelles*

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

### *Article 24. — Avaries communes*

1. Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries

communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

*Article 25. - Autres conventions*

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

2. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des Etats parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.

3. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :

a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires; ou

b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

4. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.

5. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un Etat contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un

mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de ladite convention internationale.

*Article 26. – Unité de compte*

1. L'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à 12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou 37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

SEPTIÈME PARTIE. — CLAUSES FINALES

*Article 27. — Dépositaire*

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

*Article 28. — Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion*

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats, jusqu'au 30 avril 1979, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.

3. Après le 30 avril 1979, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

*Article 29. — Réserves*

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

*Article 30. — Entrée en vigueur*

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.

3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

### *Article 31. - Dénonciation d'autres conventions*

1. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, tout Etat partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924), notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 30, le dépositaire de la présente Convention notifiera au Gouvernement belge en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des Etats contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* aux Etats parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

4. Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un Etat contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la Convention de 1924 modifiée par le Protocole de 1968 pendant une période maximale de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période transitoire, il devra appliquer aux Etats contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre.

### *Article 32. - Révision et amendements*

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

*Article 33. – Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire*

1. Nonobstant les dispositions de l'article 32, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément au paragraphe 2 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.

2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire à la demande d'un quart au moins des Etats contractants.

3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des Etats participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à tous les Etats contractants pour acceptation et à tous les Etats signataires de la Convention pour information.

4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des Etats contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument formel à cet effet auprès du dépositaire.

5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un Etat contractant qui aura accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la Convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les Etats contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

*Article 34. – Dénonciation*

1. Tout Etat contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

---

FAIT à Hambourg, le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

---

### **Consensus adopté par la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer**

Il est entendu que la responsabilité du transporteur en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale la charge de la preuve incombe au transporteur, mais que, dans certains cas, les dispositions de la Convention modifient cette règle.

**Note du secrétariat de la CNUDCI  
relative à la Convention des Nations Unies sur le transport  
de marchandises par mer, 1978 (Hambourg)\***

**INTRODUCTION**

1. La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Hambourg) [ci-après dénommée "Règles de Hambourg"] a été adoptée le 31 mars 1978 par une conférence diplomatique convoquée à Hambourg (République fédérale d'Allemagne) par l'Assemblée générale des Nations Unies. Le texte de la Convention est fondé sur un projet établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI).

2. Les Règles de Hambourg établissent un régime juridique uniforme régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires liés par un contrat de transport de marchandises par mer. Elles sont axées essentiellement sur la responsabilité du transporteur en cas de pertes ou dommages subis par les marchandises ou de retard dans leur livraison. Elles concernent aussi la responsabilité du chargeur pour préjudice subi par le transporteur et pour dommages subis par le navire ainsi que certaines obligations et responsabilités du chargeur concernant les marchandises dangereuses. D'autres dispositions des Règles de Hambourg portent sur les documents de transport émis par le transporteur, notamment les connaissements et les documents non négociables, et sur les droits et actions en vertu de la Convention.

3. La Convention est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1992 pour les vingt Etats suivants : Barbade, Botswana, Burkina Faso, Chili, Egypte, Guinée, Hongrie, Kenya, Lesotho, Liban, Malawi, Maroc, Nigéria, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Sénégal, Sierra Leone, Tunisie et Zambie. Au 1<sup>er</sup> août 1994, deux autres Etats, l'Autriche et le Cameroun, étaient devenus parties à la Convention.

**A. GENÈSE DES RÈGLES DE HAMBOURG**

**1. Les Règles de La Haye**

4. Les Règles de La Haye résultent d'une volonté d'établir un régime juridique international moderne et uniforme applicable au transport des marchandises par mer. Le transport de marchandises par mer a pendant longtemps été, pour une grande part, soumis à un régime juridique axé sur la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, adoptée le 25 août 1924 à Bruxelles et connue aussi sous le nom de "Règles de La Haye".

---

\*La présente note a été établie par le secrétariat de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) pour information seulement; il ne s'agit pas d'un commentaire officiel sur la Convention.

5. Les Règles de La Haye établissent un régime juridique impératif couvrant la responsabilité du transporteur en cas de pertes ou dommages subis par les marchandises transportées sous connaissance. Elles couvrent la période comprise entre le moment où les marchandises sont chargées sur le navire et celui où elles en sont déchargées. Selon leurs dispositions, le transporteur est responsable des pertes ou dommages imputables au manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité, l'armer, l'équiper et l'approvisionner convenablement ou à en approprier et mettre en bon état les aires de stockage en vue du transport des marchandises. Cependant, les Règles de La Haye contiennent une longue énumération de cas d'exonération du transporteur. La plus importante est peut-être l'exonération en cas de pertes ou de dommages résultant d'une faute dans la navigation ou l'administration du navire.

6. Les Règles de La Haye ont été modifiées deux fois depuis leur adoption, d'abord en 1968 (par le biais d'un protocole ci-après dénommé "Règles de Visby"), puis en 1979 (par le biais d'un protocole ci-après dénommé "Protocole additionnel de 1979"). Les modifications concernent essentiellement les limites pécuniaires de responsabilités mais ne visent ni le régime fondamental de responsabilité ni la répartition des risques prévus dans les Règles de La Haye.

## **2. Insatisfaction suscitée par le régime des Règles de La Haye**

7. L'insatisfaction suscitée par le régime des Règles de La Haye a augmenté avec le temps. Elle était due en partie au sentiment que la répartition globale des responsabilités et des risques, qui favorisait largement le transporteur au détriment du chargeur, y était inéquitable. Plusieurs dispositions des Règles de La Haye ont été jugées ambiguës et obscures, ce qui, estimait-on, entraînait une hausse des coûts de transport et augmentait encore les risques supportés par les chargeurs. L'insatisfaction tenait aussi au sentiment qu'en raison de l'évolution des circonstances, des techniques et des pratiques en matière de transport maritime, de nombreux aspects des Règles de La Haye qui pouvaient être justifiés en 1924 n'étaient plus appropriés.

## **3. La révision du droit relatif au transport de marchandises par mer**

8. La question de la révision du droit relatif au transport de marchandises par mer a été soulevée pour la première fois par la délégation du Chili à la première session de la CNUDCI en 1968. Peu après, l'Assemblée générale a recommandé que la CNUDCI envisage d'inscrire la question parmi les thèmes prioritaires de son programme de travail, ce que celle-ci a fait à sa deuxième session en 1969.

9. A peu près à la même époque, le droit relatif aux connaissements et au transport de marchandises par mer a été examiné par un groupe de travail de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Ce groupe de travail a conclu qu'il faudrait examiner et, s'il y avait lieu, réviser et développer les règles et pratiques concernant les connaissements, notamment celles qui découlaient des Règles de Hambourg et de ces mêmes règles modifiées par les Règles de Visby. Il a aussi jugé qu'il faudrait rédiger une nouvelle convention internationale. L'objectif serait de supprimer les obscurités et les ambiguïtés de la réglementation existante et d'équilibrer la répartition des responsabilités et des risques entre chargeur et transporteur. Le groupe de travail a recommandé que cette tâche soit effectuée par la CNUDCI, laquelle a décidé en 1971 de suivre cette recommandation.

10. En 1976, la CNUDCI avait mis au point et approuvé le texte d'un projet de convention sur le transport de marchandises par mer. Par la suite, l'Assemblée générale a convoqué à Hambourg une conférence diplomatique qui a adopté les Règles de Hambourg en 1978.

## B. ÉLÉMENTS ESSENTIELS DES RÈGLES DE HAMBOURG

### 1. Champ d'application

11. Afin d'assurer au niveau international l'uniformité du droit relatif au transport de marchandises par mer, on a donné aux Règles de Hambourg un champ d'application relativement large — sensiblement plus large que celui des Règles de La Haye. Les Règles de Hambourg s'appliquent à tous les contrats de transport de marchandises par mer entre deux États différents lorsque le port de chargement ou le port de déchargement prévu dans le contrat est situé dans un État contractant, lorsque les marchandises sont déchargées dans l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat et que ce port est situé dans un État contractant, ou lorsque le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat est émis dans un État contractant. Les Règles de Hambourg s'appliquent aussi lorsque le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport le prévoit. L'application des Règles ne dépend pas de la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

12. Les Règles de Hambourg ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Le connaissement émis en vertu d'un contrat d'affrètement y est cependant soumis pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

13. Il convient de noter qu'à la différence des Règles de La Haye, qui s'appliquent uniquement lorsqu'un connaissement est émis par le transporteur, les Règles de Hambourg régissent les droits et obligations des parties à un contrat de transport, qu'un connaissement ait ou non été émis. Cet aspect est de plus en plus important, parce que de plus en plus de marchandises sont transportées sous document de transport non négociable plutôt que sous connaissement.

### 2. Durée de la responsabilité

14. Les Règles de La Haye ne couvrent que la période allant du chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement. Elles ne couvrent pas les pertes ou dommages qui se produisent pendant que les marchandises sont sous la garde du transporteur avant le chargement ou après le déchargement.

15. Dans la pratique actuelle, il arrive souvent que les transporteurs aient et conservent la garde des marchandises au port avant et après le transport par mer proprement dit. On estime que la plupart des pertes et dommages subis par les marchandises se produisent au port. Afin que la responsabilité des pertes ou dommages soit assumée par la partie qui a les marchandises sous son contrôle et est donc la mieux à même de les protéger contre ces pertes ou dommages, les Règles de Hambourg s'appliquent à toute la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

### 3. Fondement de la responsabilité du transporteur

16. Le fondement de la responsabilité du transporteur en vertu des Règles de La Haye a été l'un des principaux sujets de préoccupation du mouvement de réforme qui a finalement débouché sur les Règles de Hambourg. Les Règles de La Haye disposent que le transporteur est responsable des pertes ou dommages dus au manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité, l'armer, l'équiper et l'approvisionner convenablement ou à en approprier et mettre en bon état les aires de stockage en vue du transport de marchandises, mais l'exonèrent de cette responsabilité dans un grand nombre de cas. Ces dispositions sont fondées sur les clauses d'exonération qui apparaissaient fréquemment sur les connaissements lorsque les Règles de La Haye ont été adoptées au début des années 20. L'exonération la plus importante est peut-être l'exonération du transporteur en cas de pertes ou de dommages résultant d'une faute dans la navigation ou l'administration du navire, ce que l'on appelle l'exception de la "faute nautique". Par suite de ces exonérations, le chargeur supporte une part importante du risque de pertes ou dommages.

17. Ce régime de responsabilité, et en particulier l'exception de la faute nautique, était initialement justifié par l'incapacité dans laquelle se trouvait le propriétaire du navire de communiquer avec celui-ci et son équipage et d'exercer un contrôle réel sur eux lors de longs voyages par mer et par l'idée traditionnelle selon laquelle le voyage maritime était une aventure commune au transporteur et au propriétaire des marchandises. Cependant, les progrès réalisés en matière de communications et la réduction de la durée des voyages ont été tels que ces justifications ne peuvent plus être invoquées. Le régime de responsabilité dans le transport par mer n'a pas de parallèle dans le droit relatif aux autres modes de transport. Il est en outre jugé contraire à la fois au concept juridique général selon lequel une partie devrait être tenue de réparer les pertes ou dommages causés par sa propre faute ou celle de ses préposés ou mandataires et au concept économique selon lequel le risque de pertes devrait être supporté par la partie qui est à même de prendre des mesures pour les éviter.

18. Les Règles de Hambourg assurent une répartition plus équilibrée et plus équitable des risques et responsabilités entre transporteurs et chargeurs. La responsabilité est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Ceci veut dire que le transporteur est responsable si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. Ce principe remplace l'énumération des obligations du transporteur et la longue liste des cas d'exonération de responsabilité du transporteur qui figurent dans les Règles de La Haye et élimine l'exonération de responsabilité en cas de pertes ou dommages imputables à une faute dans la navigation ou l'administration du navire. La responsabilité du transporteur en vertu des Règles de Hambourg correspond à celle imposée au transporteur dans les conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes de transport tels que la route et le rail.

### 4. Marchandises en pontée

19. Les marchandises transportées en pontée ont traditionnellement été exposées à de hauts risques de pertes ou de dommages dus aux éléments ou à d'autres causes.

Par suite, les Règles de La Haye ne couvrent pas les marchandises qui sont transportées en pontée sur accord entre les parties, le transporteur pouvant ainsi rejeter toute responsabilité pour celles-ci. Cependant, l'évolution des techniques de transport et de conditionnement et, en particulier, la conteneurisation, ont rendu possible le transport des marchandises en pontée dans des conditions relativement sûres. Il est courant que des conteneurs soient mis en pontée sur les porte-conteneurs modernes.

20. Les Règles de Hambourg tiennent compte de cette évolution. Premièrement, elles autorisent expressément le transporteur à transporter des marchandises en pontée non seulement sur accord du chargeur, mais aussi lorsque ce transport est effectué conformément aux usages du commerce considéré ou est exigé par la réglementation en vigueur. Deuxièmement, elles disposent que le transporteur est responsable, sur la base de la faute ou de la négligence présumée, des pertes ou dommages subis par les marchandises qu'il est autorisé à transporter en pontée ou du retard dans leur livraison. S'il transporte des marchandises en pontée sans y être autorisé, il est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et ne peut rejeter cette responsabilité en prouvant que des mesures raisonnables ont été prises pour éviter les pertes, les dommages ou le retard.

#### 5. Responsabilité en cas de retard

21. Jusqu'à une période récente, les voyages par mer comportaient des risques innombrables et échappant à tout contrôle qui entraînaient fréquemment des retards et des déroutements. Du fait de cette imprévisibilité, les Règles de La Haye ne couvrent pas la responsabilité du transporteur pour retard à la livraison. Cependant, grâce aux techniques modernes de transport maritime, à la bonne couverture cartographique des océans et aux méthodes de navigation perfectionnées et efficaces, les voyages donnent moins lieu à des retards et ont un caractère plus prévisible. Les chargeurs en sont venus à compter que les transporteurs respecteront leur engagement de livrer les marchandises dans un délai déterminé. Par suite, les Règles de Hambourg régissent la responsabilité du transporteur pour retard à la livraison de la même manière que la responsabilité en cas de pertes ou dommages subis par les marchandises, c'est-à-dire conformément au principe de la faute ou de la négligence présumée.

#### 6. Limites pécuniaires de la responsabilité

22. Les Règles de Hambourg limitent la responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. Le transporteur et le chargeur peuvent convenir de limites plus élevées, mais pas de limites moins élevées.

23. L'unité de compte est le droit de tirage spécial (DTS) tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international (FMI). Les Règles contiennent des dispositions détaillées concernant la façon dont les limites exprimées en unités de compte sont converties dans les monnaies nationales, des dispositions spéciales étant prévues pour certains Etats qui ne sont pas membres du FMI. Les limites de responsabilité fixées par les Règles de Hambourg sont de 25 % plus élevées que celles prévues

dans le Protocole additionnel de 1979 qui utilise aussi le DTS comme unité de compte. Dans les Règles de La Haye et les Règles de Visby, les limites de responsabilité sont exprimées en unités de compte fondées sur la valeur d'une certaine quantité d'or. Les monnaies nationales n'ayant plus de valeur fixe par rapport à l'or, les valeurs de ces limites converties en monnaie nationale varient aussi.

24. Les Règles de Hambourg maintiennent le double système de limitation par colis et par poids établi dans les Règles de Visby. L'objectif de ce système est de tenir compte du fait que les rapports valeur/poids des marchandises transportées par mer diffèrent fortement selon qu'il s'agit par exemple de marchandises en vrac, de valeur relativement faible par rapport à leur poids, ou de machines lourdes et complexes ayant un rapport valeur/poids beaucoup plus élevé.

25. Selon le double système de limitation, la limite relativement basse de 2,5 unités de compte par kilogramme s'appliquerait aux marchandises non conditionnées transportées en vrac, tandis que la limite plus élevée de 835 unités de compte par colis s'appliquerait aux marchandises transportées sous forme de colis ou autres unités de chargement. Le poids seuil est de 334 kilogrammes : si un colis ou une unité de chargement a un poids inférieur, c'est la limite par colis qui s'applique; si le poids est supérieur, c'est la limite par kilogramme qui s'applique. Pour le calcul des limites de responsabilité, les colis ou unités de chargement placés dans un conteneur sont réputés être ceux énumérés dans le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport.

26. La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison des marchandises est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport.

27. Les Règles de Hambourg prévoient une procédure rapide pour réviser les limites de la responsabilité en cas de modification sensible de leur valeur réelle due à l'inflation par exemple.

#### **7. Droits des préposés et mandataires du transporteur**

28. S'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, le préposé ou mandataire du transporteur est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu des Règles de Hambourg.

#### **8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité**

29. Le transporteur perd le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de sa part commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement. Les préposés ou mandataires du transporteur qui agiraient de la sorte sont pareillement déchus de ce même droit.

## **9. Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué; transport par transporteurs successifs**

30. Le transporteur peut conclure un contrat de transport par mer avec un chargeur, mais confier la totalité ou une partie du transport à un autre transporteur. En pareil cas, le transporteur contractant fait souvent figurer dans le connaissement une clause l'exonérant de la responsabilité pour pertes ou dommages imputables au transporteur substitué. Les chargeurs se heurtent à des difficultés dans les systèmes juridiques qui acceptent ces clauses d'exonération parce qu'ils doivent alors demander réparation au transporteur substitué qui peut leur être inconnu, qui peut avoir effectivement limité ou dégagé sa responsabilité ou contre lequel il peut être impossible aux chargeurs d'intenter une action devant une juridiction compétente. Les Règles de La Haye ne traitent pas de la responsabilité du transporteur substitué.

31. Les Règles de Hambourg assurent dans de tels cas un équilibre entre les intérêts des chargeurs et ceux des transporteurs. Elles ne permettent au transporteur contractant de s'exonérer de la responsabilité des pertes, des dommages ou du retard imputables à un transporteur substitué que si le contrat de transport précise la partie du transport confiée au transporteur substitué et désigne nommément celui-ci. En outre, l'exonération n'a d'effet que si le chargeur peut engager une procédure judiciaire ou arbitrale contre le transporteur substitué devant des tribunaux compétents en vertu des Règles de Hambourg. Sinon, le transporteur contractant est responsable, pendant tout le temps que dure le transport, du préjudice résultant des pertes, dommages ou retards subis par les marchandises, y compris ceux imputables au transporteur substitué. Lorsque le transporteur contractant et le transporteur substitué sont l'un et l'autre responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

## **10. Responsabilité du chargeur**

32. Selon les Règles de Hambourg, le chargeur n'est responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ou des dommages subis par le navire que si ce préjudice ou ces dommages résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

33. Des obligations particulières sont imposées au chargeur dans le cas de marchandises dangereuses. Il est tenu d'y apposer une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses et, lorsqu'il les remet au transporteur, d'informer celui-ci de leur caractère dangereux et, si besoin est, d'indiquer les précautions à prendre, faute de quoi le transporteur peut, dans certains cas, avoir droit à la réparation du préjudice qu'il a subi par suite du transport desdites marchandises. Le transporteur peut être autorisé à se débarrasser des marchandises dangereuses ou à les rendre inoffensives sans qu'il y ait matière à indemniser le chargeur si celui-ci ne s'acquitte pas de ses obligations concernant les marchandises ou si celles-ci deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens.

## **11. Documents de transport**

### **a) *Connaissements***

34. Tant en vertu des Règles de La Haye que des Règles de Hambourg, le transporteur doit émettre un connaissement si le chargeur le demande. Cependant, les

Règles de Hambourg tiennent compte des techniques modernes en disposant que la signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite ou être portée par tout moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.

35. Les Règles de Hambourg énumèrent les types d'indications à porter sur le connaissement. Il s'agit notamment de la nature générale des marchandises, du nombre de colis ou de pièces, du poids des marchandises ou de leur quantité et de leur état apparent. La liste est plus longue que dans les Règles de La Haye, des renseignements supplémentaires étant nécessaires pour appliquer le régime de responsabilité des Règles de Hambourg, qui est plus complet que celui des Règles de La Haye.

36. Selon les Règles de Hambourg, le défaut d'une des indications requises n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement, ce qui résout une question qui n'est pas traitée dans les Règles de La Haye et qui l'est de manière disparate dans les systèmes juridiques nationaux.

37. En vertu tant des Règles de Hambourg que des Règles de La Haye, les indications portées sur le connaissement font foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont ainsi décrites. Les Règles de Hambourg et les Règles de Visby disposent en outre que la description des marchandises fait foi en faveur du tiers auquel le connaissement a été transmis, qui a agi de bonne foi en se fondant sur cette description. Selon les Règles de Hambourg, si le transporteur ne fait pas mention sur le connaissement de l'état apparent des marchandises, celles-ci sont réputées avoir été en bon état apparent, ce qui résout aussi une question laissée sans réponse claire dans les Règles de La Haye.

38. S'il sait ou a des raisons de soupçonner que les indications portées sur le connaissement qui concernent la nature générale des marchandises, le nombre de colis ou de pièces, le poids des marchandises ou leur quantité ne sont pas exactes ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur peut, selon les Règles de Hambourg, porter au connaissement une réserve précisant les inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants. En ce qui concerne ces indications, le connaissement ne vaut pas présomption sauf preuve contraire et n'a pas non plus force probante. Ces dispositions sont plus explicites que les dispositions comparables des Règles de La Haye.

39. Il arrive qu'un chargeur demande au transporteur d'émettre un connaissement "net" (sans réserves) alors même que le transporteur peut avoir des raisons de s'interroger sur l'exactitude des indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, peut ne pas disposer des moyens suffisants de contrôler ces indications ou peut avoir découvert des défauts quant à l'état des marchandises. En retour, le chargeur accepte d'indemniser le transporteur de tout préjudice qu'il pourrait subir pour avoir émis un connaissement sans réserves. Les Règles de Hambourg disposent qu'un tel accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur a l'intention de léser un tiers qui agit en se fondant sur la description des marchandises données au connaissement. Cependant, il est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

#### *b) Autres documents de transport*

40. Il est de plus en plus courant chez les transporteurs maritimes d'émettre des documents de transport non négociables, tels que des lettres de transport maritime, plutôt que des connaissements. Des documents non négociables sont utilisés depuis un certain temps dans certains commerces mais leur usage se répand dans d'autres. Les documents non négociables évitent certains problèmes qui se posent avec le connaissement, celui-ci pouvant notamment ne parvenir au destinataire qu'un certain temps après l'arrivée des marchandises à destination.

41. Les Règles de Hambourg tiennent compte de cette évolution, premièrement en s'appliquant aux contrats de transport de marchandises par mer, indépendamment de l'émission d'un connaissement, et, deuxièmement, en disposant qu'un document de transport autre qu'un connaissement émis par le transporteur fait néanmoins foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

42. Les Règles de La Haye s'appliquent uniquement lorsqu'un connaissement a été émis et ne traitent donc pas des autres types de documents de transport.

### **12. Droits et actions**

43. Les Règles de Hambourg contiennent des dispositions régissant les procédures à la fois judiciaires et arbitrales introduites en vertu desdites Règles. Des dispositions relatives à l'arbitrage ont été prévues parce que cette procédure est souvent utilisée pour résoudre les différends qui se produisent dans le cadre de contrats de transport par mer et il a été jugé important de régler des questions telles que la prescription des actions et la compétence en ce qui concerne l'arbitrage. Il n'en va pas de même dans les Règles de La Haye.

#### *a) Prescription des actions*

44. En vertu des Règles de Hambourg, toute action est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans. Le délai de prescription peut être prolongé par la partie contre qui l'action est intentée. Selon les Règles de La Haye, les actions doivent être engagées dans un délai d'un an. Les Règles de Hambourg disposent en outre qu'une partie tenue responsable en vertu desdites Règles dispose après l'expiration du délai de deux ans d'un délai supplémentaire pour exercer une action récursoire contre une autre partie pouvant avoir des obligations vis-à-vis d'elle. Les Règles de Visby ont ajouté aux Règles de La Haye des dispositions comparables.

#### *b) Compétence*

45. Les Règles de Hambourg disposent que les procédures judiciaires ou arbitrales doivent être engagées devant un tribunal dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux précisés dans la disposition pertinente. Les possibilités de choix du lieu sont suffisamment larges pour répondre aux besoins du demandeur : l'établissement principal du défendeur ou sa résidence habituelle; le lieu où le contrat de transport a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; le port de chargement; le port de déchargement; tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport

ou le pacte compromissaire. La procédure judiciaire peut aussi être introduite devant les tribunaux dans le ressort desquels le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été légitimement saisi, le défendeur pouvant toutefois exiger que l'action soit portée devant l'une des juridictions visées dans la phrase précédente. En outre, les Règles de Hambourg autorisent les parties à convenir, après qu'un litige est né, d'introduire une procédure judiciaire dans un tout autre lieu; il en va de même pour la procédure arbitrale si l'accord relatif à l'arbitrage est par ailleurs valable. Les Règles de La Haye ne contiennent pas de dispositions concernant la compétence.

### 13. Dispositions diverses

46. Les Règles de Hambourg sont impératives en ce sens que les parties à un contrat de transport par mer ne peuvent convenir de réduire les responsabilités et obligations du transporteur découlant desdites règles. Ils peuvent en revanche les accroître.

47. D'autres dispositions des Règles de Hambourg concernent la relation entre lesdites Règles, la législation relative aux avaries communes et d'autres conventions internationales. Lorsqu'il devient partie aux Règles de Hambourg, l'Etat partie aux Règles de La Haye (ou auxdites Règles modifiées par les Règles de Visby) doit dénoncer celles-ci. Dans certaines conditions, la dénonciation peut être différée pendant une période maximale de cinq ans.

### C. UNIFORMITÉ DU DROIT

48. Les Règles de Hambourg offrent davantage de possibilités que les Règles de La Haye d'uniformiser le droit relatif au transport des marchandises par mer. Premièrement, les Règles de La Haye s'appliquent uniquement lorsqu'un connaissement est émis et ne couvrent donc pas la part importante, et de plus en plus grande, du transport maritime qui n'est pas effectuée sous connaissement. Deuxièmement, même lorsqu'elles s'appliquent, les Règles de La Haye ne couvrent pas de nombreux aspects des droits et obligations des parties à un contrat de transport. Les questions ou problèmes non couverts par les règles de La Haye sont résolus par l'application des législations nationales, ce qui produit souvent des solutions disparates, ou par l'insertion dans les connaissements de clauses qui peuvent injustement favoriser l'une des parties et qui peuvent être appliquées à des degrés divers selon les systèmes juridiques nationaux.

49. Par comparaison, les Règles de Hambourg traitent de manière beaucoup plus détaillée des droits et obligations des parties à un contrat de transport. Elles offrent donc des possibilités d'uniformiser complètement le droit dans ce domaine, à condition cependant que les Etats du monde entier y adhèrent.

*Des renseignements complémentaires sur les Règles de Hambourg peuvent être obtenus auprès du :*

**Secrétariat de la CNUDCI  
Centre international de Vienne  
B.P. 500  
A-1400 Vienne  
Autriche**

**Télex : 135612  
Télécopieur : (43-1) 237485  
Téléphone : (43-1) 21131-4060**

# **FORMATION DES FORMATEURS MAGISTRATS**

*du 26 janvier au 06 février 2009*

## **Le contentieux maritime**

### **Cas pratique n°1**

Le M/S la Providence de la TransMarBénin a embarqué une cargaison de balles de tissus Wax au port du Havre à destination d'Abidjan pour le compte du sieur Kaboré, commerçant grossiste établi à Ouagadougou au Burkina Faso. Cette marchandise avait été vendue FOB à Kaboré par M.Hubert qui avait fait procéder à l'embarquement et à l'arrimage à bord du navire.

Ce navire fut détourné sur le port de Cotonou du fait des événements survenus en Côte d'Ivoire. A l'arrivée à Cotonou, le 28 janvier, le sieur Kaboré se fit représenté par son transitaire, Bénin doc S.A, pour prendre livraison le même jour ; une grande partie du Wax avait été endommagée suite à des mouilles consécutives à des quantités d'eau infiltrées dans la cale n°6. Le tissu en perdit ses couleurs et changea complètement d'aspect. Le 3 février, Bénin doc S.A signifia son constat à l'armateur du M/S la Providence par exploit d'huissier agrémenté de photos du tissu avarié.

Le sieur, <sup>Kaboré</sup> fort de ces diligences effectuées par son mandataire, s'attacha les services d'un avocat pour saisir le juge du tribunal de Cotonou en vue d'obtenir réparation du dommage qu'il a subi consistant dans les avaries et dans le manque à gagner du fait que ces marchandises étaient destinées à satisfaire des commandes en vue des fêtes de tabaski. Mais, l'armateur contesta la compétence du tribunal de Cotonou motif pris de ce que, même si la lettre de transport maritime émise pour constater le contrat de transport ne prévoyait aucune clause d'élection de for, c'est le tribunal d'Abidjan ou celui du Havre qui devaient être compétents pour trancher tout litige en l'occurrence.

Dés lors quatre questions au moins se posent au juge du for :

1. Est il compétent pour connaître de ce litige ?
2. Quel texte faut il appliquer pour trancher ce litige ?
3. L'action en réparation est elle recevable ?
4. M. Hubert, à son tour, poursuit l'armateur pour obtenir le reliquat du prix d'achat du tissu non payé par le sieur Kaboré, arguant du fait qu'il n'aurait pas dû livrer la marchandise à ce dernier avant apurement du dit reliquat. Une telle action est elle justifiée ?

## **Le contentieux maritime**

### **Cas pratique n°2**

L'Etat du Bénin a affrété un navire par charter by demise pour une période de trois ans en vue d'exploiter l'abondant trafic de fret de cabotage sous régional du golfe du Bénin entre Cotonou - Lomé Lagos voire Abidjan et Pointe Noire. La gestion du Pampéro, ainsi affrété fut confiée par l'Etat à la Compagnie Maritime du Bénin dite CMB pour faire du transport pour le compte de tiers entre les différents ports précités. Mais, la CMB ne jugea pas utile de faire confectionner des connaissements selon les formes classiques, fort des conseils juridiques avisés de ses services compétents. Elle émettait des tickets sur lesquels étaient mentionnés le prix à payer ainsi que le tonnage et la nature de la marchandise.

Lors d'une escale à Abidjan, le Pampéro embarqua 400 sacs de café à destination de Cotonou dont 150 se sont avérés souillés de ciments à l'arrivée. Au départ, le bord avait fait émettre des réserves révélant que 50 sacs avaient été souillés de ciment.

Le juge de 1<sup>e</sup> instance saisi, décida de rejeter toute action contre l'armateur motif pris de ce que le capitaine n'est tenu qu'à une obligation d'arrimage en cales des marchandises et non à celle de procéder à une opération de triage non prévue dans la charte partie au voyage signée lors du contrat de mise à disposition du Pampéro. Il ajouta qu'on ne saurait donc lui faire le reproche de n'avoir pas séparer les sacs de cafés souillés de ceux qui ne l'étaient pas.

Beaucoup de questions se posent alors au juge d'appel notamment :

1. Le juge de 1<sup>e</sup> instance a-t-il dit le droit ?
2. Peut-on invoquer en l'occurrence la faute nautique pour condamner le capitaine du Pampéro ?
3. L'action du réceptionnaire tendant à faire une saisie conservatoire sur le Pampéro fut rejetée par le juge au motif que navire n'appartient pas à la CMB. Que faut-il en penser ?

# RAPPORT GENERAL DE LA SESSION DE FORMATION DES FORMATEURS MAGISTRATS

## ***Thème: Le Contentieux maritime***

*du 26 au 30 janvier 2009*

La formation des formateurs magistrats prévue pour se tenir du 26 janvier au 06 février 2009 sur le thème «Droit pénal des affaires et contentieux maritime», a effectivement débuté le **lundi 26 janvier 2009** à l'Ecole Régionale Supérieure de la Magistrature (ERSUMA).

La cérémonie d'ouverture a été présidée par Monsieur Mathias P. NIAMBEKOUDOU, Directeur général de l'Ecole qui a, dans un premier temps, adressé un mot de bienvenue au formateur du jour, le Professeur Ibrahima Khalil DIALLO ainsi qu'aux participants. Il a ensuite situé l'enjeu de la session à savoir: contribuer à un approfondissement des connaissances théoriques et à un perfectionnement des pratiques professionnelles de chacun des participants de manière à renforcer ses capacités, pour une bonne et prompt application du droit dans l'espace OHADA. Si cet enjeu est important, au regard du thème de la délinquance économique et financière, il est encore plus en ce qui concerne le contentieux maritime. A ce niveau en effet, il a fait le constat que les textes en droit maritime sont, soit mal appliqués, soit ignorés par les magistrats de l'espace OHADA.

Il a enfin remercié les Etats parties au Traité de l'OHADA pour les efforts fournis afin que l'ERSUMA puisse poursuivre sa noble et délicate mission de formation.

A la suite du Directeur général, chaque participant a pris la parole pour se présenter et décliner ses attentes par rapport aux thèmes de la session.

Deux rapporteurs généraux ont été désignés pour rendre compte des travaux quotidiennement. Il s'agit de Messieurs:

- Jean KONDE du Burkina Faso,
- Et Guy OGOUBIYI du Bénin.

Au cours de la **première journée** du 26 janvier 2009, deux sous-thèmes ont été développés à savoir:

- Les généralités sur le droit maritime;
- Le contentieux de la responsabilité du transporteur maritime.

Les généralités sur le droit maritime ont été présentées en trois (3) points.

- le particularisme du droit maritime;
- le droit maritime en droit communautaire UEMOA, CEMAC et OHADA;
- la problématique des normes applicables dans les différents Etats Parties de l'OHADA.

Le particularisme du droit maritime, selon le professeur DIALLO, réside dans le fait que le droit maritime est un droit autonome du droit commercial en ce qu'il comporte des règles qui lui sont propres. Pour illustrer ses propos, il a développé quelques notions propres au droit maritime telles que : l'avarie, l'assistance maritime, le prêt à la grosse aventure, ses avantages et inconvénients, le contrat de volume ou de tonnage.

L'influence du droit maritime sur le droit commun a été indiquée.

S'agissant du droit maritime en droit communautaire, UEMOA, CEMAC et OHADA, le Professeur DIALLO a indiqué qu'il n'existe aucun acte uniforme OHADA sur le transport maritime. Toutefois, des efforts sont faits au niveau de l'UEMOA. Il a indiqué que dans l'espace CEMAC, un code communautaire de la marine marchande existe suivant le Règlement du 03 août 2001.

Le Professeur DIALLO n'a pas manqué d'indiquer les autres textes applicables au transport maritime aussi bien les conventions internationales que les lois nationales.

Abordant le deuxième sous- thème: intitulé le contentieux de la responsabilité du transporteur maritime, le conférencier a commencé par définir le contrat de transport maritime, puis il a indiqué ses particularités.

Le statut juridique des différents acteurs du transport maritime a été abordé. A la suite de l'exposé un débat très enrichissant s'en est suivi.

Plusieurs séminaristes ont demandé des éclairages supplémentaires sur des notions spécifiques concernant notamment le contrat de volume encore appelé contrat de tonnage, l'assistance maritime, le régime juridique du connaissement, le financement des conseils des chargeurs etc.... La problématique de la loi applicable a fait également l'objet de discussions à telle enseigne que les séminaristes ont souhaité que les cas pratiques abordent cette question. La mise à disposition d'un modèle de connaissement a été aussi demandée.

Au **deuxième jour** des travaux, le Professeur Ibrahima Khalil DIALLO est revenu à travers un bref exposé sur la question des INCOTERMS pour indiquer que dans la vente maritime ou vente internationale, le transport de la cargaison s'insère dans un ensemble contractuel c'est-à-dire une superposition de contrats que les usages ont intégrés dans les incoterms lesquels, sont nombreux et peuvent être classés selon qu'ils désignent une vente au départ ou une vente à l'arrivée.

Pour situer les responsabilités des acteurs, le critère recommandé par le conférencier est le moment du transfert du risque.

Ainsi, dans les ventes au départ, le transfert de risque s'opère dès le départ de la cargaison, l'acheteur supporte les risques du voyage. C'est le cas de toutes les ventes affectées d'incoterm commençant par les lettres E, F, et G (EXW –Ex Work- , FOB - Free on Board-, CIF - Cost Insurance Freight, etc....)

Dans les ventes à l'arrivée, le transfert de risques s'opère à l'arrivée de la cargaison; le vendeur supporte donc les risques du voyage jusqu'à la prise en charge de la cargaison à l'arrivée. C'est le cas de toutes les ventes dont l'incoterm commence par la lettre D (DDU –Delivered Duty Unpaid-, DDP –Delivered Duty Paid, etc...).

Après ce rappel, le conférencier a poursuivi son exposé sur le sous-thème, le contentieux de la responsabilité du transporteur maritime à travers deux points essentiels.

- Premièrement, la responsabilité des acteurs que sont le chargeur et l'armateur;
- Deuxièmement, la réparation du dommage.

Abordant la responsabilité du chargeur, il a souligné qu'elle a pour fondement la faute prouvée. Parmi les causes de mise en jeu de cette responsabilité, il a cité les avaries au navire, la remise tardive de la cargaison au départ, son enlèvement tardif à l'arrivée et les cas de fausses déclarations qui sont les causes les plus fréquentes. Pour s'exonérer de cette responsabilité, il n'y a pas de règle spécifique, le chargeur est soumis au droit commun.

En ce qui concerne la situation juridique de l'armateur, le Professeur DIALLO l'a analysée par rapport à la durée, au fondement juridique et aux causes de la responsabilité ainsi qu'aux conditions d'exonération. Il a également mis en lumière la question de la preuve des dommages.

Il a expliqué que le fondement juridique de la responsabilité de l'armateur est différent selon qu'on se trouve dans le contexte de la convention de Bruxelles de 1924 ou dans celui de la convention de Hambourg de 1978, la première étant historiquement plus favorable à l'armateur que la seconde. Cette différence de fondement juridique qui varie en fonction de la convention appliquée, (présomption de responsabilité et faute présumée dans celle de 1978) engendre évidemment une différence de régime au niveau des causes d'exonération de responsabilité (cas exceptés selon la convention 1924, et l'absence de faute dans la convention de 1978).

Les développements faits par le conférencier sur la preuve des dommages ont permis de cerner la notion de réserve. Cette partie de l'exposé du Professeur Ibrahima DIALLO a donné lieu à de vifs débats sur les sujets suivants:

- Les difficultés pratiques auxquelles un réceptionnaire même diligent peut être confronté lorsqu'il veut émettre des réserves répondant scrupuleusement aux caractéristiques de précision et de motivation (cas d'un conteneur plombé).

- Le fondement juridique de la responsabilité de l'armateur sous l'empire de la convention de Bruxelles de 1924. Il ressort des débats que la présomption de responsabilité oblige l'armateur qui veut s'exonérer à invoquer l'un des cas exceptés prévus par ladite convention. La preuve de l'absence de faute ici est inopérante.
- La pertinence sinon l'opportunité qu'il y a à adopter un acte uniforme sur le transport maritime dans l'espace OHADA au regard des situations disparates d'un pays membre à un autre. La question se pose surtout au niveau des pays qui sont par ailleurs parties à la convention de Hambourg. Pour ces pays en effet, il y a un risque de conflit entre le droit communautaire de l'OHADA et la convention. A ce niveau, le principe de la primauté du droit communautaire a été suggéré par le conférencier. Toutefois, les avis des participants sur cette question sont restés partagés.
- L'existence de deux conventions régissant le transport maritime (la convention de Bruxelles de 1924 et la convention de Hambourg de 1978) fait que certains participants ont envisagé la possibilité pour un même Etat d'être partie aux deux conventions avec le risque de conflit de convention qu'une telle situation comporte. Selon le Professeur Ibrahima DIALLO, cette éventualité est à écarter car, pour prévenir les conflits de conventions, l'article 31 de la convention de Hambourg prévoit que l'Etat qui ratifie la convention doit dénoncer les conventions ayant le même objet dont il était partie. Il a ajouté qu'une disposition similaire existe dans la convention de la CNUDCI de 2008 qui est en voie d'être signée.

A la suite de ces débats, les participants ont repris les travaux avec l'exposé sur la réparation du dommage. Le délai pour agir en réparation est d'un (1) an selon la convention de Bruxelles alors qu'il est de deux (2) ans selon la convention de Hambourg, le principe étant la réparation intégrale.

La réparation du dommage est souvent faite par l'armateur. A ce niveau, la convention de Hambourg de 1978 laisse une grande liberté aux parties pour déterminer le tribunal compétent qui peut être celui du lieu d'embarquement, celui du lieu de débarquement ou celui du lieu d'émission du document de transport. Elles peuvent recourir à l'arbitrage avec cette limite que le droit applicable au litige reste la convention. Lorsque la réparation est faite par l'armateur, la limitation est la règle et la réparation intégrale l'exception. Ainsi, exceptionnellement, la réparation intégrale est due en cas de déclaration de valeur faite avant embarquement ou en cas de faute inexcusable.

Cette dernière partie de l'exposé consacré au contentieux de la responsabilité du transporteur maritime a aussi suscité des débats sur le problème des conflits potentiels entre deux normes supranationales en particulier entre l'acte uniforme OHADA sur l'arbitrage et la convention de Hambourg qui comporte aussi des dispositions relatives à l'arbitrage.

Le deuxième sous-thème intitulé le contentieux en matière d'affrètement maritime, s'articule autour des points suivants:

- l'affrètement et les contrats voisins
- les règles communes à tous les affrètements
- les règles spécifiques à chaque affrètement

Le Professeur Ibrahima DIALLO a indiqué que l'élément invariable commun à tout contrat d'affrètement est la mise à disposition de l'affréteur d'un navire, en bon état de navigabilité. Il a ensuite considéré qu'il est possible de se servir de deux critères à savoir la gestion nautique et la gestion commerciale pour distinguer les affrètements dans un premier temps et pour cerner dans un second temps leur régime juridique dans la mesure où les deux types de gestion peuvent être confiées soit à une partie au contrat d'affrètement, soit à l'autre, soit réparties entre les deux. De ces combinaisons, on peut distinguer trois affrètements :

- l'affrètement coque nue (ACN) où la gestion nautique et la gestion commerciale reviennent à l'affréteur ; son mécanisme épouse le schéma de la location vente et c'est pourquoi les droits et obligations de l'affréteur en sont imprégnés.

- l'affrètement au voyage;
- l'affrètement à temps ou time charter.

**La troisième journée** a été consacrée à la poursuite de l'étude sur la classification des affrètements et au sous-thème: la saisie des navires.

La poursuite de l'étude de la classification des affrètements a concerné l'affrètement à temps et l'affrètement au voyage.

L'affrètement à temps est celui dans lequel la gestion commerciale est confiée à l'affréteur tandis que la gestion nautique est confiée au fréteur. Les droits et obligations de chacun d'eux ont été précisés. Dans ce type d'affrètement, le temps court contre l'affréteur. La manière de décompter le temps ainsi que le régime d'indemnisation en cas de perte ou de gain du temps ont été expliqués au moyen du mécanisme de la réversibilité des staries. Le conférencier a saisi l'occasion pour clarifier la notion des surestaries qui sont spécifiques aux affrètements et qui sont utilisées à tort dans les autres contrats.

Pour ce qui concerne l'affrètement au voyage, le conférencier a expliqué qu'il est riche en enseignements. Dans ce type d'affrètement, la mise à disposition du navire est purement juridique et non matérielle comme c'est le cas dans l'affrètement à coque nue. L'affréteur fait charger le navire à l'embarquement et le fait décharger au débarquement tandis que les gestions nautiques et commerciales sont confiées au fréteur.

Le rappel sur les différents types d'affrètement a donné lieu à des débats qui se sont focalisés sur les points suivants:

- Peut-on mettre les surestaries à la charge du réceptionnaire ou du client ?
- Peut-on transformer l'affrètement à temps en cours d'exécution en affrètement au voyage ?

A ces questions, le professeur DIALLO a répondu que les surestaries n'existent que dans les rapports affréteur et fréteur et qu'à l'égard du client ou réceptionnaire, il ne peut s'agir que des pénalités de retard à l'enlèvement de la marchandise dans l'enceinte du port.

Il a démontré que la transformation de l'affrètement à temps en cours d'exécution en affrètement au voyage, est possible en théorie mais difficilement réalisable en pratique.

A la fin de ces débats, le conférencier a traité le sous-thème du jour: la saisie des navires qui comprend la saisie conservatoire et la saisie-vente.

S'agissant de la saisie conservatoire, il a énuméré les textes applicables notamment, la convention du 10 mai 1952 ratifiée par la plupart des pays africains ainsi que le code communautaire de la marine marchande de la CEMAC.

Le problème du choix de la norme applicable à cette matière est souvent posé au juge.

Bien qu'aucune règle de conflit de normes ne s'impose au juge, le conférencier a utilement donné à ce sujet, des orientations à travers l'énoncé des principales règles de conflit qui sont:

- *lex posteriori derogat priori*
- *lex speciali derogat generali*
- la règle de l'efficacité maximale.

Il a précisé la notion de créance maritime qui sous-tend toute saisie conservatoire de navire par le créancier puis, s'est interrogé sur les créances non-maritimes.

Bien que les avis des séminaristes soient partagés sur la question, le conférencier a indiqué pour sa part, que la saisie conservatoire pourrait être pratiquée en application des dispositions de l'acte uniforme de l'OHADA sur les procédures simplifiées de recouvrement et voies d'exécution puisqu'il s'agit d'une mesure provisoire qui ne préjudicie pas au fond.

Pour ce qui concerne la saisie vente de navire, le conférencier a indiqué que le code communautaire de la marine marchande de la CEMAC est applicable mais qu'il n'existe pas de convention en la matière et que l'acte uniforme de l'OHADA sur la vente immobilière pouvait s'appliquer en raison de la nature hybride de meuble et d'immeuble reconnue au navire.

A la suite de cet exposé, quatre (4) groupes de séminaristes ont été constitués pour travailler sur un cas pratique. Ce travail en atelier a mis fin aux travaux de la troisième journée.

**Le quatrième jour**, les séminaristes ont amendé et adopté en séance plénière, le rapport de modération des travaux de la journée du 28 janvier 2009 puis, se sont répartis dans les ateliers préconstitués par la Direction des études de l'Ecole afin d'achever la résolution du cas pratique n°1 commencée la veille.

Au cours de la séance de correction collective qui a suivi, chaque groupe a eu l'occasion d'exposer ses solutions par la voix de son rapporteur. Des échanges subséquents, l'on peut retenir les points saillants qui ont édifié les participants.

1<sup>er</sup> point: La lettre de transport maritime visée dans le cas pratique n'est pas assimilable à un connaissement au sens de l'article 1<sup>er</sup>.b de la convention de Bruxelles. Elle ne constitue pas un titre et n'est pas négociable comme l'est le connaissement.

2<sup>ème</sup> point: Les participants ont pu toucher du doigt la notion d'ensemble contractuel constitué en l'espèce d'un contrat de vente FOB suivie d'un contrat de transport. Le vendeur FOB est un tiers au contrat de transport. Il ne peut donc juridiquement empêcher une des parties audit contrat d'exécuter son obligation de livraison.

3<sup>ème</sup> point : Il résulte de l'article 3 § 6 de la convention de Bruxelles qu'en cas d'avaries apparentes, si le réceptionnaire ne notifie pas les réserves au transporteur le jour de la livraison de la cargaison, celle-ci est présumée livrée conforme au document de transport. Toutefois, s'agissant d'une présomption simple, le réceptionnaire dispose du délai d'un an pour agir en réparation en faisant la preuve des avaries. Cette entreprise bien que difficile reste possible. En droit béninois, une telle éventualité est exclue puisque les articles 164 et 181 du code de commerce maritime du Bénin opposent une fin de non recevoir à l'action du réceptionnaire qui n'a pas protesté dans les délais prescrits.

4<sup>ème</sup> point : En matière de contentieux maritime, peut-être un peu plus que dans d'autres domaines, le juge doit faire l'effort de distinguer entre la question de sa compétence et celle du droit ou de la loi applicable au litige.

5<sup>ème</sup> point: Dans le transport maritime, l'élément d'extranéité est présent dès lors que le transport dont résulte le litige relie au moins deux ports de pays différents. Le juge saisi dans ces conditions doit demander s'il existe une convention ratifiée par son pays qui soit applicable. Il doit aussi voir si sa loi nationale ne comporte pas une loi de police. Sinon, il se doit d'interroger les règles de conflit de loi. En cette matière, la règle de conflit la plus usitée consiste à appliquer la loi du lieu d'exécution.

A la suite des échanges sur le cas pratiques N°1, le Professeur DIALLO a abordé le dernier sous-thème du programme de la semaine à savoir le particularisme du contentieux portuaire. Cet exposé a porté sur deux points:

- le particularisme du droit portuaire;
- la responsabilité des exploitants des terminaux à conteneurs.

S'agissant du particularisme du droit portuaire le conférencier a consacré des développements à la notion de port à gestion autonome. L'Etat, par un transfert de compétence, charge des sociétés autonomes dotées de la personnalité juridique de gérer l'espace portuaire sous sa tutelle technique. Ces sociétés sont avant tout investies d'une mission de service public intimement liée à la souveraineté nationale. Ce statut leur confère une spécificité quant à la gestion du domaine portuaire et au régime foncier qui leur est applicable. Cela se répercute sur le régime juridique des occupations du domaine portuaire. Il n'est pas possible d'y revendiquer un droit réel. Par conséquent les particuliers ne peuvent prétendre qu'à des droits précaires et révocables matérialisés le plus souvent par un titre appelé autorisation d'occupation temporaire (AOT).

Au regard de ce particularisme, le conférencier a soulevé la problématique de l'applicabilité des normes de droit communautaire OHADA dans ces périmètres portuaires (Acte uniforme relatif au droit commercial général, Acte uniforme portant organisation des sûretés, Acte uniforme portant organisation des procédures simplifiées et des voies d'exécution).

Deux tendances peuvent être observées selon le professeur DIALLO sur cette question : celle qui réfute tout particularisme au domaine portuaire et celle qui l'admet.

Sur le second point relatif à la responsabilité des exploitants des terminaux à conteneurs, le conférencier a expliqué que de plus en plus, certains Etats côtiers en Afrique procèdent à des concessions de leurs terminaux à conteneurs. Ainsi l'exploitation desdits terminaux se fait par des sociétés privées nationales ou étrangères, dont le service consiste à garder des conteneurs pour le compte de tiers usagers. Il a constaté qu'en l'absence de textes spécifiques, c'est le droit commun qui régit les relations entre ces exploitants et leurs clients. Il s'avère que les règles du contrat de dépôt ne sont pas appropriées. Actuellement, les rapports contractuels entre exploitants et usagers sont déséquilibrés en raison des clauses léonines que les premiers peuvent imposer aux seconds.

Le conférencier a relevé que la convention des nations unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international a été adoptée depuis le 19 août 1991 et qui est la convention de Vienne. Elle institue un régime approprié pour les rapports entre usagers et exploitants. Malheureusement cette convention n'est toujours pas entrée en vigueur faute de réunir les cinq ratifications nécessaires à cet effet. Dans l'espace OHADA, seul le Gabon l'a ratifiée.

Des échanges qui ont suivi cet exposé du professeur DIALLO, on peut retenir les éléments suivants:

- le recours à la technique de la concession des terminaux à conteneurs à des exploitants ne semble pas être une panacée. En effet, des manquements graves aux cahiers de charges de la part desdits exploitants ont pu être constatés.
- La notion de port sec a fait l'objet d'un éclairage de la part du professeur DIALLO. C'est une nouveauté qui n'est pas une exclusivité des pays de

l'interland puisque certains pays disposant de littoral en créent ou projettent d'en créer. En fait c'est une projection du port maritime à l'intérieur du pays. Toutes les opérations faites en temps normal au port maritime à l'exception de l'embarquement et du débarquement se font au port sec.

Au cours de la **cinquième journée**, les participants à la session ont successivement suivi un exposé du professeur Diallo sur le crédit documentaire et sur la lettre de crédit international appelée stand-by, et corrigé le cas pratique N° 2.

S'agissant de l'exposé, le professeur Diallo a expliqué que le crédit documentaire et la lettre de crédit international sont des mécanismes très courants dans les transactions internationales notamment, pour financer l'achat de marchandises à l'extérieur. Il a précisé que la stand by a fait l'objet d'une convention internationale signée à New York le 11 décembre 1995, appelée convention des nations unies sur les garanties indépendantes et les lettres de crédit stand by. IL a cependant indiqué que le crédit documentaire est plus prisé par les acteurs du commerce international. En effet, le crédit documentaire appartient à la famille des règles et usances uniformes (RUU) que la Chambre de commerce international n'a fait que codifier.

Lors de la correction collective du cas pratique N° 2, chaque groupe a exposé ses solutions avant que le professeur Diallo n'apporte ses éclairages. Les débats qui s'en sont suivis ont révélé que:

L'ensemble contractuel en l'espèce concerne un contrat d'affrètement coque nue et un contrat de transport maritime;

Dans la mise en jeu des responsabilités des acteurs, le juge saisi doit être particulièrement attentif à la nature du contrat qui est en cause dans le litige.

A la fin desdits débats, la session de formation des formateurs magistrats sur le contentieux maritime s'est achevée à la satisfaction de tous les participants. Ceux-ci ont souhaité à travers une recommandation, que les instances compétentes de l'OHADA inscrivent dans leurs priorités l'adoption d'un Acte uniforme en matière de transport maritime.

Fait à Porto-Novo le 30 janvier 2009

Les rapporteurs généraux

## **RECOMMANDATION SUR L'ADOPTION D'UN ACTE UNIFORME SUR LE TRANSPORT MARITIME**

Considérant que le transport fait partie des matières à uniformiser aux termes de l'article 2 du traité instituant l'OHADA ;

Considérant que la législation dans les Etats membres de l'OHADA en matière de transport maritime se caractérise par une grande disparité source d'insécurité judiciaire ;

Considérant que la ratification des différentes conventions en matière de transport maritime par les Etats membres de l'OHADA est tout aussi disparate ;

Considérant le contenu riche d'enseignements de la formation de formateurs magistrats sur le thème du contentieux maritime;

Les participants à la session de formation des formateurs magistrats tenue du 26 janvier au 06 février 2009 sur le thème: « Droit des affaires et contentieux maritime » recommandent à la Direction générale de l'ERSUMA de suggérer au Secrétariat Permanent, la préparation urgente d'un Acte uniforme en matière de transport maritime

Fait à Porto Novo le