

ETUDE DE CERTAINS PROBLEMES JURIDIQUES POSES  
PAR LES RELATIONS MARITIMES FRANCO AFRICAINES.

Par Pierre BONASSIES  
Professeur à la Faculté de droit de l'Université d'Aix-Marseille III  
Directeur du Centre de droit maritime et des transports.

L'objet de la présente communication est d'identifier et d'analyser certains problèmes juridiques concrets qui se posent dans les relations maritimes franco africaines.

Une telle étude n'est pas, sans doute, dénuée de toute utilité dans la définition des politiques nationales de transport, et surtout dans la recherche, qui est le souci premier de notre colloque, d'une meilleure harmonie des relations maritimes. Car si le bon état de ces relations dépend principalement des choix fondamentaux qui peuvent être faits, il dépend aussi du bon fonctionnement des mécanismes juridiques de base qui régissent les actions de mise en oeuvre des politiques choisies. C'est dans cette vue qu'une étude des dysfonctionnements des systèmes juridiques de droit privé peut apporter sa pierre à l'effort commun.

Dans l'ensemble, d'ailleurs, aucun conflit fondamental n'est à relever dans le domaine qui nous concerne. Certes, les transporteurs évoquent parfois les difficultés qu'ils ont à garantir la sécurité des marchandises transportées par eux, mais ces difficultés, si irritantes qu'elles soient, peuvent être résolues, et le sont le plus souvent, par la coopération avec les autorités locales. D'une manière générale, le contentieux des transports France-Afrique ou Afrique-France n'est pas plus abondant, ni plus aigu, que le contentieux des autres trafics. Et le plus souvent, les litiges sont réglés à l'amiable entre transporteurs et assureurs de la marchandise.

Ce règlement, cependant, est parfois rendu plus difficile par les deux phénomènes sur lesquels nous voudrions porter notre attention: la diversité des législations, l'incertitude des régimes juridiques.

#### I. LA DIVERSITE DES LEGISLATIONS.

Depuis longtemps, des efforts considérables ont été accomplis pour internationaliser et unifier les règles du droit maritime. Dans le droit des transports, ces efforts ont abouti en 1924 à la signature d'une convention internationale, la Convention de Bruxelles. Cette convention ne concerne que les transports sous connaissance, habituellement effectués par des lignes régulières. Elle laisse intacte la liberté des parties dans le domaine des affretements au voyage, couvrant le transport de cargaisons entières, encore que dans ce domaine, une unification concrète se soit réalisées par le recours des professionnels à des chartes parties types, telle la Gencon.

La Convention de 1924 consacre une transaction entre les intérêts des transporteurs et les intérêts des chargeurs. En fait, car en droit la proposition ici avancée est parfois discutée, le transporteur est strictement tenu de restituer la marchandise qu'il transporte dans l'état où il l'a reçue : il est a priori responsable des dommages subis. Il peut toutefois démontrer que ce dommage est la conséquence de certaines circonstances précises, constitutives d'un "cas excepté" le dégageant de toute responsabilité. La plupart des situations de cas excepté correspondent à des exceptions habituellement admises à la responsabilité de tout transporteur, voire de tout contractant : cas de force majeure "péril de la mer" ou "acte de Dieu" dans la terminologie de la convention), grève, faute du chargeur ou vice de la marchandise. Mais la convention prévoit aussi un cas excepté remarquable, à savoir la faute du capitaine (ou autre marin) dans "la navigation ou l'administration du navire". Enfin, la responsabilité du transporteur maritime, quand elle est admise, est limitée par la Convention à la somme de 100 livres or par colis, somme importante en 1924, correspondant à environ 30 000 francs français actuels.

Encore que lentement, la Convention de 1924 a recueilli l'adhésion de nombreux pays maritimes, et en 1939 on était dans la voie d'une unification presque totale du droit des transports maritimes. Si l'on examine la situation qui se présente aujourd'hui, aujourd'hui, car celle qui sera demain sera sans doute meilleure; on constate que cette unification a éclaté, et ceci pour deux raisons :

D'une part, l'unité de la Convention de 1924 elle-même a disparu. En 1968, un protocole apportant des modifications sensibles à la Convention a été signé, mais ce protocole n'a recueilli la ratification que d'un petit nombre d'Etats. Et l'on se trouve devant une situation paradoxale: les Etats signataires de la même Convention, celle de 1924, n'appliquent plus le même régime juridique aux opérations de transport maritime. C'est là la situation qui se présente entre la France, qui a ratifié le Protocole de 1968, et de nombreux Etats africains signataires de la Convention mais non du Protocole.

D'autre part, certains des Etats africains, tels le Gabon ou le Togo, n'ont pas ratifié, après leur indépendance, la Convention de 1924, ce qui introduit un nouvel élément de disparité législative.

Mais voyons de plus près quelle est la situation actuelle, avant d'envisager les remèdes propres à pallier les conflits qui en naissent.

1. La situation actuelle est d'une extrême complexité, et l'on nous pardonnera de la simplifier. La France a ratifié la Convention de 1924 et le Protocole de 1968. On pourrait donc penser que, devant les tribunaux français, les choses sont claires: les transports maritimes sont soumis au régime de la Convention modifiée par le Protocole. Mais la réalité n'est pas si simple. La Convention de 1924 s'applique principalement aux transports effectués au départ d'un Etat signataire. Or, par exemple, le Togo n'a pas adhéré à la Convention de 1924. Devant un tribunal français, un transport entre le Togo et la France sera donc soumis non à la Convention, mais à la loi française de 1966, car l'article 16 de ce texte énonce que sont soumis impérativement à la loi française tous transports à destination de la France non couverts par une Convention internationale.

D'autre part, si l'on envisage un transport Côte d'Ivoire-France, ce transport est en principe soumis à la Convention de 1924, puisque la Côte d'Ivoire a adhéré à la Convention. Mais nous savons qu'il y a deux textes de la Convention, celui de 1924 et celui de 1968. Et la Côte d'Ivoire n'a pas ratifié le Protocole de 1968, ce qui est assez étonnant car ce texte est beaucoup plus favorable aux chargeurs et destinataires que la convention originaire. Quels textes les tribunaux français vont-ils alors appliquer: celui de 1924 ou celui de 1968? Disons tout de suite que la réponse n'est pas évidente, et qu'elle est aujourd'hui discutée.

Pour certains, la Côte d'Ivoire ayant adhéré à la Convention de 1924, sans adhérer au Protocole de 1968, a, en quelque sorte, le droit d'exiger que soit appliquée la seule Convention. Aussi bien, le problème est-il prévu par la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités. Aux termes de ce texte, quand un traité multilatéral, ce qui est le cas de la Convention de 1924, a été modifié par un second traité, ce sont les dispositions du seul accord initial qui s'appliquent dans les relations entre un Etat qui n'a signé que le premier traité et un Etat signataire à la fois du premier et du second texte. Pour d'autres, les choses ne sont pas si simples. D'une part, la Convention de Vienne n'est pas encore en application, n'ayant pas été ratifiée par un nombre suffisant d'Etats. D'autre part, ses dispositions s'adressent aux Etats ; elles ne concernent directement ni les entreprises, ni les tribunaux des Etats signataires. Dans un litige qui met en cause non la Côte d'Ivoire mais de simples particuliers, un tribunal français ne peut qu'appliquer les dispositions de la Convention de 1924 telles qu'elles figurent aujourd'hui dans le Journal Officiel, c'est à dire les dispositions originaires modifiées par le Protocole de 1968.

Si le litige né d'un transport France-Afrique, ou Afrique-France, est porté devant le tribunal d'un Etat d'Afrique, les solutions seront très différentes. Si l'Etat est signataire de la Convention de 1924, ses tribunaux appliqueront normalement le texte originaire de la Convention. S'il n'est pas signataire de cette convention, ils seront portés à appliquer leur loi interne, en général reprise de la loi française du 2 Avril 1936.

Ce qui résulte de cette diversité, c'est d'abord, concrètement, une grande incertitude. On peut dire qu'aujourd'hui, tant qu'un tribunal ne s'est pas prononcé, et tant que l'appel ou le recours en cassation éventuellement formés n'ont pas abouti, on ne sait pas très bien quel texte régit un transport maritime entre la France et l'Afrique. Or, le choix du texte applicable est très important pour la détermination des droits et obligations de chacun.

Le principe de responsabilité du transporteur, toutefois, demeure le même, que l'on applique au litige la Convention de 1924 ou les textes législatifs nationaux. Car ces textes, nous l'avons dit, sont repris de la loi française de 1936, laquelle était elle-même inspirée de la Convention de 1924. Quant au protocole de 1968, il n'a pas touché, sur ce point, à la Convention originaire. Le transporteur maritime sera donc déclaré responsable, sauf à démontrer que le dommage provient de l'un des cas exceptés prévus par la Convention. Mais, déjà, une différence apparaît en cas d'incendie. L'incendie est un cas excepté de responsabilité dans la Convention de 1924, sauf au destinataire à prouver la faute du transporteur. Il ne l'est pas dans les textes législatifs repris de la loi française de 1936. Ainsi, en cas d'incendie, le transporteur assigné devant un tribunal français pourra dégager sa responsabilité ; il ne le pourra pas devant un tribunal Béninois. De même, les solutions apportées à un litige concret en cas de chargement irrégulier en pontée pourront différer, selon que le tribunal saisi appliquera la Convention de 1924 dans son texte originaire, la Convention modifiée par le Protocole, ou encore une loi dérivée de la loi française de 1936.

Et surtout, des différences considérables vont apparaître quant au montant de la responsabilité du transporteur. Car les taux de la limitation de responsabilité du transporteur par colis sont très différents dans les divers textes cités.

La Convention de 1924 limite la responsabilité du transporteur à une somme de 100 livres-or par colis, somme que l'on évalue à environ 4 600 francs français. Le Protocole de 1968 fixe une double limite, la limite la plus élevée étant seule reconnue : 3 600 francs français (environ) par colis, ou 11 francs français (environ) par kilo. Les lois reprises de la loi française de 1936 fixent une limite beaucoup plus faible, souvent l'équivalent de 1 000 francs français.

Ainsi, si une locomotive de 20 tonnes est fortement endommagée sur le trajet France-Afrique, le destinataire pourra obtenir jusqu'à 220 000 francs de dommages-intérêts s'il plaide en France, 4 600 francs s'il plaide en Côte d'Ivoire, 1 000 francs s'il plaide dans tel autre Etat africain.

On imagine les conséquences d'une telle incertitude. Transporteurs et assureurs de la marchandise, même s'ils ont le souci de régler à l'amiable leurs litiges, ne savent pas très bien sur quelle base le faire, ce qui rend très malaisée une transaction équilibrée.

Mais comment remédier à une telle situation?

2. En théorie, on pourrait imaginer ici que les transporteurs s'alignent, volontairement, sur le régime le plus favorable aux chargeurs, celui du Protocole de 1968. Car, ni la Convention de 1924 dans son texte originaire, ni les lois nationales reprises de la loi française de 1936, n'interdisent au transporteur d'adopter des montants de responsabilité plus élevés que ceux qui sont prévus par ces textes. Mais il est sans doute difficile d'exiger un tel "bond en avant" d'un transporteur. D'autre part, des problèmes subsisteraient, tel celui de l'incendie.

La seule voie possible, c'est donc l'adhésion généralisée des Etats Concernés aux "Règles de Hambourg", texte adopté par la Conférence de Hambourg des Nations Unies en 1978 dans la vue de remplacer la Convention internationale de 1924. Une telle adoption permettrait une véritable unification du régime des transports maritimes, sur des bases acceptées par la plupart des pays maritimes. On sait d'ailleurs que le Parlement français a autorisé le Gouvernement français à ratifier les Règles de Hambourg (loi du 15 Avril 1981). On peut penser que, lorsque ces Règles seront proches de leur mise en application, la ratification effective par la France interviendra. Il est souhaitable qu'elle se produise en accord avec la ratification des Etats africains.

La ratification des Règles de Hambourg par les Etats africains est donc d'autant plus souhaitable, de leur point de vue même, que les dispositions de ce texte sont, dans le principe, plus favorables aux chargeurs et destinataires que celles de la Convention de 1924, et les Etats africains sont encore, pour le moment, d'abord des Etats chargeurs. C'est ainsi que les Règles suppriment le cas excepté de faute dans la navigation et l'administration du navire, cas excepté fort critiqué de tout temps par les chargeurs. Mais surtout, elles augmentent sensiblement les plafonds d'indemnisation, par rapport au texte originaire de la Convention, dont nous avons vu qu'il est encore celui qui est en vigueur devant les tribunaux de la plupart des Etats africains. Ainsi, pour la locomotive de vingt tonnes dont nous avons évoqué le sort ci-dessus, un destinataire africain pourrait obtenir, en application des Règles, 340 000 francs français, au lieu des 4 600 francs auxquels il a, aujourd'hui, droit. Ajoutons toutefois que, pour être pleinement satisfaisante pour chargeurs et destinataires, la mise en application des Règles de Hambourg devra s'accompagner d'une correction susceptible d'être apportée par le législateur national. La Convention de 1924 impose strictement au transporteur d'assumer le chargement et le déchargement des marchandises, et sans doute est-ce là l'un des progrès les plus notables apportés par ce texte. Les rédacteurs des Règles de Hambourg n'ont malheureusement pas repris, ici, les dispositions de la Convention, et leur texte laisse les transporteurs libres d'insérer dans les connaissements des stipulations prévoyant que chargement et déchargement se feront aux risques de la marchandise. Il sera donc nécessaire que les législateurs nationaux interviennent pour suppléer ici l'oubli des dits rédacteurs.

Mais cette ratification ne résoudra pas tous les problèmes. D'abord, elle laissera subsister les problèmes particuliers des transports à destination de l'intérieur. Car le transport maritime international est souvent, aujourd'hui, un transport de bout en bout,

les marchandises étant expédiées directement de Clermont-Ferrand, par exemple, à Ouagadougou. Or, ici aussi, avec plus d'acuité peut être, la disparité des régimes de transport est source potentielle de conflits. Ici aussi, il est souhaitable que l'unification se réalise, par l'adhésion générale à la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal des marchandises de 1980.

D'autre part, la ratification des Règles de Hambourg n'éliminera pas toutes les incertitudes qui, dans certaines situations, affectent le régime juridique précis applicable à une situation concrète de transport.

## II. L'INCERTITUDE DU REGIME JURIDIQUE DE CERTAINES SITUATIONS DE TRANSPORT

Alors même que la détermination de la législation applicable n'est pas en jeu, d'autres incertitudes existent, que nous voudrions maintenant identifier. Les principales concernent d'une part certains transports de vrac ou de marchandises en grandes quantités, d'autre part le régime applicable à la remise des marchandises à une entreprise portuaire monopolistique.

### 1. Transport de grandes quantités

En principe, le transport des marchandises en vrac peut se faire selon deux régimes juridiques. Le régime des transports maritimes, soumis aux textes auxquels nous avons fait ci-dessus référence, ou le régime de l'affrètement au voyage. Dans ce second cas, l'exportateur conclut avec un armateur un contrat d'affrètement stipulant, par exemple, que cet armateur mettra à sa disposition un navire de 5 000 tonnes de port en lourd pour le transport de bananes d'Abidjan à Marseille. Les règles applicables à un tel affrètement sont très différentes de celles qui régissent un transport de marchandises, les opérations de chargement et de déchargement étant mises à la charge de l'exportateur, l'affréteur, et la responsabilité de l'armateur, le fréteur, étant moins stricte que celle d'un transporteur.

Les contrats de transport ou d'affrètement concernant ainsi de grandes quantités peuvent être conclus au coup par coup, et la détermination de leur régime juridique ne soulève alors aucune difficulté. Mais, souvent, l'exportateur, soucieux de s'assurer un écoulement régulier, conclut avec un armateur un contrat valable pour un an, ou pour une campagne, contrat qualifié de "contrat de fret" ou "contrat de tonnage". Par ce contrat, l'exportateur s'engage à confier à l'armateur la totalité des marchandises qu'il entend exporter tout au long de l'année, l'armateur s'engageant à mettre à sa disposition tous les navires nécessaires. Ici peut apparaître l'incertitude.

Un tel contrat cadre est, en effet, susceptible de donner naissance, dans son application, aussi bien à des contrats de transport qu'à des contrats d'affrètement. Si les rédacteurs d'un contrat de fret ou de tonnage ne sont pas suffisamment attentifs et précis, il pourra être ultérieurement argué qu'ils entendaient conclure une série de contrats de transport ou, à l'opposé, une série de contrats d'affrètement. Et, de fait, depuis deux ans une dizaine de litiges se sont élevés, devant les tribunaux français ou la Chambre arbitrale maritime de Paris, concernant des transports de bananes ou d'ananas, les exportateurs arguant que le contrat de fret recouvrait des contrats de transport, les armateurs arguant qu'il recouvrait des contrats d'affrètement.

L'intérêt de chacun à défendre sa thèse est ici considérable. L'armateur a tout intérêt à éviter que la qualification de contrat de transport ne lui soit appliquée, car, en tant que transporteur il est, nous l'avons vu, responsable de plein droit, alors que, dans le régime de l'affrètement il appartient à l'affréteur, ici l'exportateur, de prouver la faute du fréteur. Pareillement, s'il est considéré comme transporteur, l'armateur verra sa responsabilité plafonnée à des sommes considérables, se situant bien au-delà du montant

du dommage susceptible d'affecter la marchandise, puisque fixées à 3 600 ou 4 600 francs français par colis (selon la loi applicable: voir supra). En revanche, s'il est considéré comme frêteur, il pourra limiter sa responsabilité par une clause du contrat, par exemple à deux francs par kilo.

Le remède à l'incertitude est cependant ici assez aisé: il suffit que le contrat de fret soit clair et cohérent. S'il réunit les éléments essentiels de l'affrètement, détermination des dates de départ par l'affréteur, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'affréteur, fixation de délais de chargement et des indemnités en cas de dépassement (surestaries), si les parties indiquent clairement qu'elles ont entendu placer leurs relations sous le régime de l'affrètement au voyage, les juges ne pourront que respecter leur volonté, et appliquer les règles de l'affrètement.

## 2. Les problèmes posés par les entreprises portuaires monopolistiques.

Ils sont plus divers. On le sait, dans certains ports de l'Afrique, Alger, Casablanca, Nouakchott, Lagos, il existe des organismes portuaires monopolistiques, chargés soit de procéder à la manutention et à la garde des marchandises jusqu'à leur remise au destinataire, soit seulement à cette garde des marchandises. Au cas où la marchandise est endommagée par l'entreprise portuaire, le destinataire est souvent tenté d'agir non contre cette entreprise, dont la position de monopole lui apparaît trop forte, mais contre le transporteur. Et le problème qui se pose alors est malaisé à résoudre.

Il est, en effet, très difficile de dire pour le compte de qui agit l'organisme portuaire qui réceptionne la marchandise. A l'origine, il y a un siècle, les destinataires venaient eux-mêmes prendre livraison des marchandises à eux destinées. Mais, dès la deuxième moitié du dix-neuvième siècle, les armateurs ont construit des magasins où ils déposaient leurs marchandises en attente de livraison. Selon que l'on envisage la situation originale ou la situation actuelle, de surcroît compliquée par l'intervention des entreprises de manutention ou des agents maritimes, on dira que l'entreprise portuaire agit pour le compte du destinataire, ou qu'elle agit pour le compte du transporteur. En fait, les tribunaux français, après quelques hésitations, rejettent aujourd'hui le plus souvent les actions intentées par les destinataires contre les transporteurs, à l'occasion de dommages imputables à un organisme portuaire. Ils considèrent que l'entreprise portuaire agit comme représentant du destinataire, et déclarent valables les clauses du connaissement énonçant que la responsabilité du transporteur cesse par la remise des marchandises à ladite entreprise.

Il y a cependant une exception possible à cette analyse: quand la marchandise est endommagée à l'occasion de son déchargement, le destinataire conserve un droit d'agir contre le transporteur. Car la Convention de 1924, ou les textes qui s'en inspirent, déclarent que le transporteur est personnellement tenu d'assurer le chargement et le déchargement des marchandises, entendant par là qu'il reste responsable même s'il confie la manutention à des tiers. Simplement, après avoir indemnisé le destinataire, le transporteur pourra exercer un recours contre l'entreprise portuaire.

Un autre problème est celui qui naît des modalités de remise de la marchandise. En principe, le transporteur maritime doit exiger du destinataire le connaissement en échange de la marchandise, au moins quand il s'agit, cas le plus fréquent, d'un connaissement à ordre. En pratique, ce n'est pas le transporteur qui demande le connaissement, mais son consignataire, auquel la marchandise est remise en dépôt jusqu'à sa réception par le destinataire, le consignataire agissant comme mandataire du transporteur. Mais les choses sont différentes quand la marchandise doit être remise à une entreprise portuaire monopolistique. Le transporteur ne peut donner aucune instruction à cette entreprise quant à la délivrance au destinataire. Certes, dans la plupart des cas, tout se passera bien, et la marchandise ne sera effectivement remise au

destinataire que contre restitution du connaissement. Mais il est des cas où les choses se passent moins bien: par exemple, les marchandises sont remises à un destinataire qui ne les a pas payées, et qui, pour cette raison, n'a pas le connaissement en main. Les tribunaux français considèrent que dans une telle situation, on ne peut rien reprocher au transporteur. L'entreprise portuaire agissant comme représentant du destinataire, quel qu'il soit, le transporteur était en effet fondé à lui remettre la marchandise sans exiger de connaissement.

L'argumentation est sans doute exacte. On remarquera tout de même qu'elle perturbe fortement les données classiques du commerce international.

Ainsi, les entreprises portuaires monopolistiques ne sont pas sans soulever quelques problèmes. Il s'agit toutefois de problèmes dont la résolution sera rendue plus aisée par la mise en application des Règles de Hambourg. En effet, aux termes de ce texte, la responsabilité du transporteur prendra fin au moment où celui-ci remettra les marchandises au destinataire ou à une autorité auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements du port de déchargement, les entreprises portuaires se voyant ainsi constituées, d'une manière générale, représentantes du destinataire. Pour le surplus, une large concertation entre transporteurs maritimes et entreprises portuaires devrait permettre d'assurer le respect à la fois des intérêts des transporteurs et de ceux des chargeurs et destinataires.