

L'obligation de sécurité dans le transport maritime des passagers au Cameroun

HOMBA Éveline Francine Rosette, épouse BILONG MAHOP

Doctorante en droit des affaires, Université de Douala
Cercle d'études et de Recherches en Droit des Activités économiques et Financières (CRAF)
evelinebilongmahop@gmail.com

Abstract: *In Cameroon, the carrier's security obligation towards its passengers does not protect them in the performance of the travel contract. Consequently, the maritime transport of passengers, which it is supposed to animate, only contributes residually to the growth of the economy.*

In reality, once the consumer of the transport pays the price of the trip, he puts the responsibility of the operator of the ship, the constraint of driving it safe and sound to its destination. This means that, in the event of damage suffered by the passenger during the crossing and caused by the carrier, the latter is condemned to compensate him. Unfortunately, this obligation of security which is of means has many shortcomings. Under these conditions, can it then guarantee the safety of passengers in the performance of the contract of carriage?

The particular legal interest of this study is to expose the insecurity experienced by passengers in their contractual relationship with the carrier. Mainly, it is also and above all a question of improving the protection of people transported by sea and incidentally, of contributing to the participation of the transport of people by sea, to the growth of the economy.

Keys words: **Obligation of security – Carrier – Passengers - Maritime transport of passengers.**

Résumé : *Au Cameroun, l'obligation de sécurité du transporteur à l'endroit de ses passagers ne protège pas ces derniers, dans l'exécution du contrat de voyage. Par conséquent, le transport maritime des passagers qu'elle est supposée animer, ne participe que résiduellement à la croissance de l'économie.*

En réalité, une fois que le consommateur du transport s'acquitte du prix du voyage, il met à la charge de l'exploitant du navire, la contrainte de le conduire sain et sauf à sa destination. Cela veut dire, qu'en cas de dommage subi par le passager au cours de la traversée et causé par le transporteur, ce dernier est condamné à l'indemniser. Malheureusement, cette obligation de sécurité qui est de moyens, comporte de nombreuses insuffisances. Dans ces conditions, peut-elle alors garantir la sécurité des passagers dans l'exécution du contrat de transport ?

L'intérêt notamment juridique de cette étude, est d'exposer l'insécurité vécue par les passagers dans leur rapport contractuel avec le transporteur. Principalement, il s'agit aussi et surtout d'améliorer la protection des personnes transportées par voie maritime et accessoirement, de contribuer à la participation du transport des personnes par la mer, à la croissance de l'économie.

Mots clés : **Obligation de sécurité – Transporteur – Passagers - Transport maritime des passagers.**

Le 21 novembre 1911, dans l'affaire *Compagnie générale transatlantique c/ M. Zbidi Hamida BEN MAHMOUD*, les juges de la cour de cassation française ont découvert l'existence d'une obligation de sécurité, pesant sur le transporteur maritime, à l'endroit de ses passagers¹. Définie comme une

¹ Les faits de cette affaire sont les suivants : La *Compagnie générale transatlantique* et M. Zbidi Hamida BEN MAHMOUD avaient conclu un contrat à l'effet pour la première, de transporter le second de Tunis à Bône. Le transporteur avait assigné à son client, un siège à côté des marchandises. Malheureusement au cours du voyage, M. MAHMOUD a été blessé par un bagage mal arrimé. Il a alors réclamé des dommages et intérêts au transporteur, non sur la base de l'inexécution par ce dernier, de son obligation (celle de le conduire sain et sauf à bon port), mais en raison d'un quasi-délit. La Cour de cassation avait considéré que le transporteur était lié à son client, par une

contrainte visant à « *conduire le voyageur sain et sauf à destination* », cette institution était, dès ce moment, destinée à un brillant avenir².

En réalité, plusieurs raisons ont justifié l'imposition de ce que certains ont qualifié de « *forçage* » et parmi celles-ci, deux principales³. Il fallait avant tout protéger les passagers contre la négligence des transporteurs. Il était aussi nécessaire de faciliter la réparation des dommages subis par les personnes transportées, au cours de l'exécution du contrat de transport. Cette obligation a donc été élevée au stade d'obligation de résultat, afin de charger le transporteur, en tant que professionnel, d'une responsabilité plus importante que celle de ses cocontractants⁴. Par la même occasion, les juges ont pu régler le dilemme généré par l'absence de réglementation applicable à la responsabilité du transporteur maritime de personnes par mer.

En effet, peu convaincus d'appliquer aux voyageurs par mer, les articles 1784 et 1382 du Code civil, les juges ont opté pour l'isolement d'une obligation de sécurité du transporteur maritime, à l'endroit de ses passagers⁵. Malgré quelques oppositions, les observateurs sont témoins que, telle une greffe réussie, l'obligation de sécurité s'est répandue dans le droit des transports en général, traversant les frontières de la France, jusqu'à son adoption par le législateur de la CEMAC⁶.

Dans la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), la matière maritime occupe une place très importante. Cela est visible par la réglementation du déplacement des personnes et de leurs bagages par voie de mer, grâce à un contrat de voyage⁷. C'est aussi en vertu de la nécessité de fluidifier la mobilité des personnes, que les États ce sont assignés comme mission, de « *mettre en œuvre une politique efficace en matière de transport maritime en vue de promouvoir le commerce intra – africain et le commerce entre les États africains et les autres continents* »⁸. Une doctrine très prolifique s'emploie d'ailleurs à étudier ce domaine, afin de fournir aux acteurs du transport maritime en général, les outils nécessaires à leur déploiement et à leur sécurité⁹.

obligation principale, celle de le transporter à destination. Cependant, il pèse aussi sur lui une contrainte accessoire, le respect d'une obligation de sécurité au profit de son client. À consulter dans CAPITANT (Henry), TERRÉ (François) et LEQUETTE (Yves), *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, Dalloz, 11^e éd., Tome 2, n° 3, p. 545.

² CAPITANT (Henry), TERRÉ (François) et LEQUETTE (Yves), *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, *op.cit.*; HOCQUET-BERG (Sophie), « Le fabuleux destin de l'obligation de sécurité », *Responsabilité civile et Assurances*, n° 2, février 2019, p. 14.

³ PIERRONNET (François-Xavier), *Responsabilité civile et passagers maritimes*, PUAM, 2004, Tome I, n° 251-252, pp. 163-164.

⁴ *Op.cit.*, p. 156.

⁵ L'article 1784 du Cc, qui dispose que les voituriers par terre et par eau « *sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure* », s'applique au transport des marchandises et non des personnes ; d'où la difficulté des juges de l'imposer au transport maritime des passagers. Quant à l'article 1382 du Code civil, il régit plutôt la responsabilité civile délictuelle. Or, dans l'affaire *Compagnie générale transatlantique* et M. Zbidi Hamida BEN MAHMOUD, les juges étaient en présence d'un contrat.

⁶ Dans la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), le législateur a élaboré un code de la marine marchande. Celui-ci a été révisé en 2012 et permet d'identifier à l'article 598, une disposition propre à l'obligation de sécurité du transporteur maritime vis-à-vis de ses passagers, dans l'exécution du contrat de transport.

⁷ V. art. 2(53) du CCMC.

⁸ V. le Préambule de la Charte africaine du transport maritime révisée de 2010.

⁹ V. KENGUEP (Ébénézer), *Droit des transports OHADA et CEMAC*, éd. CRAF, 2012, p. 7 ; Du même auteur, *Le droit maritime de la CEMAC à l'ère de la réforme*, éd. CRAF, 2020-2021, pp. 1 et s. ; « La notion de conteneur en droit des transports internationaux de marchandises par mer : l'apport des règles de Rotterdam », *Neptunus, e.revue*, Université de Nantes, vol. 17, 2011/2, n°2, p.2, www.cdmo.univ-nantes.fr ; BIAMO (Jean), « La communautarisation des règles de sécurité de la navigation maritime en zone CEMAC à l'épreuve du droit international général », *Juridis périodique*, n° 123, Juil.-Août-Sept. 2020, p. 113 ; TCHIMMOGNE (André), « Le cabotage : réflexions professionnelles sur un outil incontournable pour le développement des flottes maritimes propres aux États de la CEMAC », *Neptunus e.revue*, Univ. de Nantes, vol. 24, mars 2018, pp. 1-8 ; ZRA (Ulrich),

La sécurité est un droit fondamental de l'Homme¹⁰. C'est l'état ou la situation d'une personne ou d'une chose à l'abri des menaces¹¹. C'est aussi « l'état d'esprit confiant et tranquille de celui qui se croit à l'abri du danger »¹². Dans le transport maritime des personnes, c'est une obligation du transporteur, vis-à-vis des passagers. En d'autres mots, c'est une exigence, qui pèse sur le premier et le contraint à conduire les seconds « *sain et sauf à destination* »¹³. Si de prime à bord, le législateur de la CEMAC a adopté la définition prétorienne de 1911, la similitude s'arrête là.

En réalité, l'obligation de sécurité a été vidée de son âme. Dénaturée d'une obligation de résultat à une obligation de moyens, elle a suscité un certain questionnement, sur sa capacité actuelle à sécuriser les intérêts des personnes transportés. Par ailleurs, le transport maritime étant une activité économique, on peut également se demander s'il peut contribuer à l'émergence du Cameroun d'ici 2035¹⁴ ; tant les changements que l'obligation de sécurité a connus, interpellent à son évaluation.

Il faut dire que son impact sur la croissance économique est résiduel. C'est pour changer cet état des choses, que le Gouvernement a axé une partie de sa politique d'industrialisation sur l'essor de ce secteur¹⁵. C'est aussi pour participer à cet effort de construction, que cette étude sur l'obligation de sécurité dans le transport maritime des passagers au Cameroun tombe donc à pic. Mais il faut relever un constat : c'est que l'obligation de sécurité est une institution controversée. À la base, c'est une obligation de résultat qui a été imposée aux transporteurs¹⁶. Cependant, le législateur CEMAC en a fait une obligation de moyens¹⁷.

Pour le professeur KENGUEP Ébénézer, cela se justifie par le fait que le transporteur « *doit faire escale dans tous les ports prévus et parvenir au port de destination après avoir affronté toutes sortes d'aléas tels que les phénomènes météorologiques* »¹⁸. Pour dire qu'il n'est donc pas nécessaire de faire peser sur lui, une contrainte excessive, alors que le passager, libre de ses mouvements, peut être la cause de son propre préjudice. MM. KITIO Édouard et AMOUGOU Max sont loin de partager cette position

« La créance partiellement maritime », R.I.D.S.P, Vol. 2, N°4 - Avril 2022, pp. 229-247 ; LACHUNOU MONGOU Michel Ariel, « L'assiette de la créance maritime en matière de saisie conservatoire de navire en droit de la CEMAC », *Neptunus, e.revue*, Université de Nantes, Vol. 28, 2022/1 www.cdmu.univ-nantes.fr, 1-14 ;

¹⁰ Préambule de la Constitution du Cameroun de 1996.

¹¹ AMOUGOU (Max Aristide), L'indemnisation du passager maritime en droit communautaire CEMAC, Mémoire, Université de Douala, 2012-2013, p. 1.

¹² BIAMO (Jean), « La communautarisation des règles de sécurité de la navigation maritime en zone CEMAC à l'épreuve du droit international général », *Juridis périodique*, n° 123, Juil.-Août-Sept. 2020, p. 113.

¹³ Arts. 598 et 599 du CCMMC ; CAPITANT (Henry), TERRÉ (François) et LEQUETTE (Yves), *Les grands arrêts de la jurisprudence civile, op.cit.* ; HOCQUET-BERG (Sophie), « Le fabuleux destin de l'obligation de sécurité », *op.cit.*

¹⁴ Ministère de l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (MINEPAT), *Stratégie Nationale de Développement 2020-2030 (SND30)*, 1^{re} éd., 2020, p. 1. Par cette vision, les pouvoirs publics camerounais ont compris la nécessité d'orienter leurs politiques de développement dans des perspectives à longs termes.

¹⁵ *Op.cit.*, n° 175, p. 55.

¹⁶ Elle consiste pour le transporteur, à conduire ses passagers sain et sauf, à leurs destinations. V. AMOUGOU (Max Aristide), L'indemnisation du passager maritime en droit communautaire CEMAC, *op.cit.*, p. 80 ; Lire également PIERRONNET (François-Xavier), *Responsabilité civile et passagers maritimes, op.cit.*, p. 156.

¹⁷ Une obligation est dite de moyens lorsque le débiteur n'est pas contraint de réussir l'exécution de ses engagements, mais qu'il doit fournir au créancier, toutes les diligences nécessaires au respect de leur accord. La charge de la preuve repose sur le créancier. À consulter notamment dans l'art. 599 (2) du CCMMC ; KENGUEP (Ébénézer), « Le commissionnaire de transport est-il le mandataire de son commettant ? : une occasion manquée pour le législateur OHADA », *Revue de l'ERSUMA*, n° 1, juin 2012, n° 25, p. 180 ; AMOUGOU (Max Aristide), L'indemnisation du passager maritime en droit communautaire CEMAC, *op.cit.*, pp. 79-80 ; CAPITANT (Henry), TERRÉ (François) et LEQUETTE (Yves), *Les grands arrêts de la jurisprudence civile, op.cit.*, p. 546.

¹⁸ KENGUEP (Ébénézer), *Droit des transports OHADA et CEMAC, op.cit.*, n°141, p. 125.

et à juste titre¹⁹. En acceptant le versement du fret, le transporteur se charge d'une obligation de protéger la vie d'autrui ; d'où la nécessité de le conscientiser, à tout mettre en œuvre pour réussir sa mission.

Par ailleurs, l'obligation de sécurité de moyens fragilise le droit de la responsabilité contractuelle et le rend infructueux, face à la détresse des passagers victimes de dommages ; le transporteur pouvant aisément échapper à sa responsabilité, en arguant la prise des diligences nécessaires à la bonne tenue du voyage²⁰.

En outre, la responsabilité du transporteur maritime repose sur la faute. Cependant, celle-ci peut être prouvée ou présumée²¹. Pour M. PIERRONNET, ce régime dual qui surprotège le transporteur est dévastateur pour la sécurité des passagers victimes de dommages²². Car, il fait peser sur eux, la charge de la preuve de la faute du transporteur²³. On parle alors de responsabilité pour faute prouvée. Cette obligation n'est atténuée que lorsque le dommage subi par le passager ne relève pas de son fait, mais est attribuable au transporteur ou à ses préposés et mandataires²⁴. Il y'a alors présomption de faute du professionnel. C'est une insuffisance du droit de la responsabilité contractuelle dans le transport maritime des passagers, qui démontre le rôle incontournable de la faute dans la réparation des dommages²⁵.

La sécurité dans le transport maritime des passagers est une problématique largement partagée par les États de la CEMAC. C'est d'ailleurs dans ce but, qu'une réglementation a été élaborée. Cependant, cela n'obnubile en rien, le caractère accidentogène de ce mode de déplacement. Car, il met en lumière la survenance de nombreux « *dramas humains* »²⁶. Ce constat a fait dire à M. NDENDÉ Martin, que le droit maritime est « *un véritable droit des catastrophes* »²⁷.

En effet, les multiples tragédies jusqu'ici répertoriées le prouvent à suffisance²⁸. Certaines sont générées par le mépris des transporteurs, de respecter la réglementation en vigueur²⁹. C'est notamment ce qui ressort du naufrage du *M/V Joola* en 2002, dont la gestion était confiée à la marine nationale

¹⁹ KITIO (Édouard), « La responsabilité du transporteur aérien en zone CEMAC : étude d'une malheureuse politique d'intégration juridique sous-régionale », *Juridis Périodique*, n° 87, Juil.-Août-Sept. 2011, p. 96 ; AMOUGOU (Max Aristide), *L'indemnisation du passager maritime en droit communautaire CEMAC*, *op.cit.*, pp. 79-80.

²⁰ Le législateur précise que « *Le transporteur est tenu de mettre (...) de faire diligence pour assurer la sécurité des passagers* ». V. art. 598 du CCMC.

²¹ Art. 599 (3) du CCMC.

²² PIERRONNET (François-Xavier), *Responsabilité civile et passagers maritimes*, PUAM, 2004, Tome I, n° 298, p. 190.

²³ Art. 599 (2) du CCMC.

²⁴ Lire l'art. 599 (3) du CCMC.

²⁵ Selon la doctrine, la faute est le résultat de l'inexécution d'une obligation, ayant porté préjudice au créancier. Elle sous-tend l'indemnisation des victimes de dommages. C'est donc dire, que même lorsque la responsabilité du transporteur est engagée sans faute, celle-ci demeure la justification de la réparation. V. KENGUEP (Ébénézer), *Analyse critique des règles de responsabilité du transporteur maritime de marchandises. Contribution à la recherche de la solution au problème de l'équilibre contractuel*, Thèse, Université de Yaoundé II, 2001-2002, pp. 11 et 12 ; BOUARE (Mady Marie), « Le transport maritime de passagers à l'épreuve des principes généraux du droit de la responsabilité », *op.cit.*, p. 45.

²⁶ SAM-LEFEBVRE (Awa), « La survie des passagers en mer, une thématique en perpétuelle amélioration », *op.cit.*

²⁷ NDENDE (Martin), « Les enseignements de la jurisprudence Erika sur le traitement juridique des catastrophes pétrolières », *RAMATRANS*, juillet 2013, n° 5, p. 10.

²⁸ La liste des catastrophes maritimes ayant causées la mort de nombreuses personnes n'est pas exhaustive. Il s'agit notamment du naufrage du *M/V Joola* au Sénégal (2002) : 1220 morts, du naufrage du « *Francia* » à Madagascar (23 décembre 2021) : 85 morts et du naufrage du *M/V Flavour* (5 décembre 2021) : 1 mort.

²⁹ Le transport maritime des passagers au Cameroun se trouve à un stade embryonnaire. Il est donc loisible d'émettre des doutes sur le respect des règles applicables à cette activité. Au-delà de l'application de celles-ci, c'est leur connaissance par les armateurs qui est questionnable en priorité.

sénégalaise³⁰. D'autres encore se produisent par le fait des phénomènes météorologiques. Le témoignage de l'une des victimes du naufrage du navire camerounais *Flavour*, le 5 décembre 2021, montre que le bâtiment aurait été battu par une tempête. C'est donc dire que malgré la prise de mesures visant à encadrer le transport maritime des personnes - de sorte qu'il devienne moins meurtrier - les différents acteurs seront toujours confrontés aux risques inhérents à la navigation sur mer. Toutefois et cela est indéniable, l'obligation de sécurité doit apporter à cette activité, la vitalité nécessaire.

En principe, l'existence de l'obligation de sécurité dans le contrat de transport doit fluidifier le déplacement des personnes et de leurs bagages par voie de mer. Elle doit contribuer à convaincre les usagers, que la protection de leur intégrité est l'un des objectifs primordiaux des professionnels du transport³¹.

De plus, l'obligation de sécurité dynamise le secteur des transports de passagers par mer, en facilitant l'acheminement de gros volumes de marchandises ; ce qu'il est difficile d'accomplir par les airs. Par effet de chaîne, il se produit une dynamique impressionnante, de telle sorte que les transporteurs et leurs passagers, participent à la croissance économique. C'est donc à juste titre, que cette institution peut être considérée comme la source vitale du transport maritime de passagers. Mais la difficulté réside dans le fait que cette activité n'est pas organisée.

En réalité, le transport maritime de passagers est autant exercé par les transporteurs de marchandises, que par les armateurs de personnes. À bord de leurs embarcations traditionnelles et de leurs bateaux ne respectant pas toujours les exigences de l'OMI, les transporteurs de fret profitent de l'aubaine de se faire plus d'argent, en conduisant les intéressés vers leurs destinations. Dans ces engins, les usagers sont souvent contraints de partager l'espace avec les cargaisons. Il est aisé de comprendre que, nonobstant le versement d'une contrepartie financière, les passagers ne bénéficient pas du confort des bâtiments réservés au transport des personnes. La présente étude s'avère donc cruciale, notamment aux plans juridique, économique et politico-stratégique.

Sur le plan juridique, ce travail est destiné à déconstruire cette obligation de sécurité, qui est le socle de l'insécurité des passagers, dans l'exécution du contrat de transport maritime. Par la suite, il est question de réviser cette institution, afin qu'elle joue effectivement son rôle dans la facilitation de la réparation des dommages aux passagers, en cas de survenance. L'obligation de sécurité doit également contribuer à l'équilibre du contrat, pour une protection véritable des passagers.

Car il faut le rappeler, les personnes transportées partent d'avance déséquilibrées dans leur rapport avec le transporteur, de sorte qu'en cas de préjudice subi en cours de voyage, leur indemnisation est compromise par la surprotection dont il bénéficie³². Il est nécessaire que cette couverture laisse la place à des rapports améliorés, plus sains et équilibrés. La présente analyse peut y participer.

³⁰ Le rapport de la commission d'enquête sur le naufrage du *Joola* révèle que le bâtiment n'avait pas l'autorisation de naviguer. C'est donc dire qu'il n'avait pas subi de contrôle de la part des autorités de la marine marchande. En outre, l'effectif normal des passagers a été largement dépassé. En effet et selon le constructeur, ce navire avait une capacité de 580 places, y compris les membres de l'équipage. Mais le jour du naufrage, il transportait environ 1220 personnes. À lire dans BOUARE (Mady Marie), « Le transport maritime de passagers à l'épreuve des principes généraux du droit de la responsabilité », *op.cit.*, n° 11, p. 46.

³¹ AMOUGOU (Max Aristide), L'indemnisation du passager maritime en droit communautaire CEMAC, *op.cit.*, p. 80 ; Lire également PIERRONNET (François-Xavier), *Responsabilité civile et passagers maritimes*, *op.cit.*

³² Au-delà des règles de responsabilité qui sont clairement à l'avantage du transporteur, le passager doit adhérer au contrat de transport s'il veut effectuer ses voyages. En l'état actuel du transport maritime des passagers au Cameroun et dans la CEMAC, il est aisé de comprendre que les armateurs de marchandises ne délivrent pas de ticket de voyage aux personnes désirant simplement se déplacer. Cette détresse des clients est semblable à celle subies par les chargeurs, dans leurs rapports contractuels, dans le transport maritime au long cours. KENGUEP (Ébénézer), *Le droit maritime de la CEMAC à l'ère de la réforme*, *op.cit.*, p. 31 ; Du même auteur, La recherche de l'équilibre dans les rapports contractuels de transport. Tribulations et désillusions d'un juriste africain de l'OHADA, Habilitation à diriger des recherches (HDR), Univ. de Yaoundé II-Soa, 27 mai 2015, pp. 9-48 ; « Les clauses dérogatoires de compétence maritime : les ambiguïtés d'un antagonisme séculaire nord-sud », *Neptunus, e.revue*, CDMO, univ. de Nantes, vol. 21, février 2015, pp. 1-9 ; « Le partage équitable du trafic maritime

Au niveau économique, ce travail permet de mettre en lumière, le rôle potentiel du transport des personnes par mer, dans la croissance de l'économie. En principe, c'est une activité propice pour les échanges. De même, elle peut susciter l'essor des domaines connexes. Un examen de l'obligation de sécurité qui l'anime est une voie sûre, pour qu'elle contribue favorablement au développement économique du Cameroun.

À l'échelle politico-stratégique, la présente étude va permettre à tous les acteurs du transport de personnes par mer, de considérer l'obligation de sécurité avec un regard nouveau. Il s'agit entre autre des armateurs, des usagers et des pouvoirs publics. Elle leur permettra de valoriser cette institution et de s'en servir comme tremplin à l'élaboration de nouvelles stratégies de croissance. À terme, l'organisation de cette activité va servir à transformer l'économie.

Au vu de ce qui précède, nous nous interrogeons : Quel est l'impact de l'obligation de sécurité dans le transport des personnes par mer ? Étant donné que cette institution a contribué à la construction de nombreuses règles en matière de transport et dans les domaines connexes, ne peut-elle pas servir de socle au développement de ces secteurs³³ ? Mais la question qui servira de boussole à ce travail est la suivante : l'obligation de sécurité garantit-elle la protection des passagers par le transporteur, dans l'exécution du contrat de transport des personnes par mer au Cameroun ?

Pour répondre, il est important de garder à l'esprit, que l'obligation de sécurité est un éventuel vecteur de la croissance économique, au travers du transport maritime des personnes. Un apport doctrinal considérable nous permettra de le relever. Nous nous attèlerons pour cela, à dépeindre cette institution comme promouvant le déséquilibre contractuel entre le transporteur et ses passagers (I). Son impact sur le contrat de voyage génère comme conséquence incontournable, la limitation du transport maritime des personnes, à participer favorablement à la croissance économique du Cameroun (II).

I- L'OBLIGATION DE SÉCURITÉ : PROMOTRICE DU DÉSÉQUILIBRE CONTRACTUEL ENTRE LE TRANSPORTEUR ET LES PASSAGERS MARITIMES

L'obligation de sécurité est une institution dont la valeur est encore incomprise et immesurée, par tous les intervenants du transport des personnes par mer. Bien plus qu'un phénomène de mode, elle a été insérée dans le contrat de transport, afin de fournir aux passagers, la protection adéquate tout au long de leur voyage³⁴. En outre, elle doit également faciliter la réparation des dommages subis par les personnes transportées. Mais au lieu de ces résultats, on aboutit plutôt à un déséquilibre dans le rapport contractuel, entre ces contractants. Pire, ce décalage met en exergue, une surprotection du transporteur par le législateur, qui n'a pas hésité à faire de l'obligation de sécurité qui pèse sur lui vis-à-vis de ses passagers, une obligation de moyens (A). Les consommateurs du transport sont alors exposés à une grande précarité.

En effet, le transporteur peut à loisir, minimiser son obligation de préserver l'intégrité physique de ces passagers, qui auront, de toutes les manières, la pénible tâche de prouver sa culpabilité. Et même

international : Entre conflits d'intérêts et libéralisation des transports en Afrique », *Neptunus, e.revue, Centre de Droit Maritime et Océanique*, Univ. de Nantes, Numéro spécial - 20 ans, www.cdmo.univ-nantes.fr, pp. 3 et s.

³³ L'obligation de sécurité sous-tend notamment les réglementations des droits des transports aérien et routier. Lire Acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route de 2003 (art. 16), décret n° 2004/0607/PM du 17 mars 2004 fixant les conditions d'accès aux professions de transporteur routier et d'auxiliaires de transports routiers (V. arts. 3-9), décret n° 2009/0052/PM relatif à la responsabilité des transporteurs aériens et aux règles de compensation en cas de dommages causés aux passagers, aux bagages et aux marchandises.

³⁴ L'obligation de sécurité est une institution découverte par la jurisprudence française et qui a été répandue dans d'autres modes de transports. Les pays de la CEMAC, toutes d'anciennes colonies françaises, l'ont adoptée dans leur Code de la Marine Marchande. V. CAPITANT (Henry), TERRÉ (François) et LEQUETTE (Yves), *Les grands arrêts de la jurisprudence civile, op.cit.* ; HOCQUET-BERG (Sophie), « Le fabuleux destin de l'obligation de sécurité », *op.cit.*, p. 14.

lorsqu'ils y parviendront, ils devront encore subir la terrible épreuve de la réparation des dommages (B). C'est une étape compliquée, qui vient augmenter le supplice déjà très grand, que les passagers vivent dans leur relation avec les transporteurs.

A- L'OBLIGATION DE SÉCURITÉ : UNE INIQUE OBLIGATION DE MOYENS PERDUE DANS LE DOUBLE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR PAR MER

Une obligation est dite de moyens, lorsque le débiteur n'est pas contraint de réussir l'exécution de ses engagements, mais qu'il doit fournir au créancier, toutes les diligences disponibles pour le respect de leur accord³⁵. C'est la description que donne l'article 598 du CMMC³⁶. Cela fait craindre venant du transporteur, la négligence dans l'encadrement qu'il doit aux passagers. D'autant plus, que sur ces derniers, repose la charge de prouver la culpabilité de l'exploitant du navire³⁷.

En principe, une fois le passager à bord du navire, le transporteur et lui entretiennent une relation débiteur - créancier. Ainsi, le premier est contraint d'honorer son engagement, qui est celui de transporter le voyageur à sa destination et cela, en protégeant son intégrité physique. En cas d'accident subi par le créancier en cours de voyage, la faute repose sur le transporteur lorsqu'elle émane directement de lui : on parle de responsabilité pour faute prouvée (1)³⁸. Mais lorsque le dommage a été causé par ses préposés, il pèsera sur lui, une responsabilité pour faute présumée (2). C'est ce double régime, que le législateur a choisi, pour couvrir le transporteur au détriment de ses passagers.

1- L'obligation de sécurité de moyens : pivot de la responsabilité pour faute prouvée de l'armateur maritime de personnes

L'obligation de sécurité a été introduite dans le contrat de transport des personnes par mer, afin de faciliter la réparation des dommages causés aux passagers. Pour cela, le législateur a prévu à l'article 599 (1) que, « *Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager survenu en cours de voyage (...) s'il est établi qu'il* » n'a pas effectué les diligences nécessaires pour assurer la bonne fin du déplacement. Cependant, c'est la victime qui doit prouver la culpabilité du transporteur³⁹.

La faute du transporteur est cet acte, cette négligence ou cette omission, qui émane de lui ou de ses préposés et cause du tort à un voyageur⁴⁰. Le législateur précise, qu'il s'agit de tout dommage qui ne provient pas d'un évènement de mer, d'un défaut du navire ou d'un sinistre majeur⁴¹. Autrement dit, ce sont des dommages qu'on ne peut indubitablement relier au passager, comme relevant de son fait. C'est le cas d'un abordage, qui peut découler d'une mauvaise manœuvre du transporteur ; le passager n'étant pas le pilote du navire. La faute du transporteur dont il est question ici, peut aussi être le mauvais état de navigabilité de son engin.

³⁵ KENGUEP (Ébénézer), « Le commissionnaire de transport est-il le mandataire de son commettant ? une occasion manquée pour le législateur OHADA », *op.cit.*, n° 25, p. 180 ; AMOUGOU (Max Aristide), L'indemnisation du passager maritime en droit communautaire CEMAC, *op.cit.*, pp. 79-80 ; CAPITANT (Henry), TERRÉ (François) et LEQUETTE (Yves), *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, *op.cit.*, p. 546.

³⁶ Selon cette disposition, « *Le transporteur est tenu de mettre et de conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire diligence pour assurer la sécurité des passagers* ».

³⁷ V. art. 599 (2) du CMMC. Au cas où la victime ne peut prouver que le dommage subi émane du transporteur ou de ses préposés, sa demande sera rejetée. V. CA Aix 10ème ch., 18 mai 2017, n° 2017/208.

³⁸ KENGUEP (Ébénézer), Analyse critique des règles de responsabilité du transporteur maritime de marchandises. Contribution à la recherche de la solution au problème de l'équilibre contractuel, *op.cit.*, p. 15.

³⁹ V. art. 599 (2) et 578 du CMMC.

⁴⁰ Pour certains, l'imputation et la culpabilité sont les caractéristiques principales d'une faute. Elle doit donc être imputé à son auteur mais surtout, être sous-tendue par sa culpabilité. KENGUEP (Ébénézer), Analyse critique des règles de responsabilité du transporteur maritime de marchandises. Contribution à la recherche de la solution au problème de l'équilibre contractuel, *op.cit.*, p. 11.

⁴¹ V. art. 599 (3) du CMMC.

La navigabilité d'un navire est la capacité de celui-ci, à effectuer des voyages, dans le respect de critères techniques et matériels précis⁴². Le transporteur doit notamment s'assurer que son bâtiment a subi tous les contrôles de sécurité avant le départ. Une telle démarche le protège en cas d'accident et contribue à prouver que toutes les mesures ont été prises, pour assurer le succès de l'expédition. Le laxisme dans la gestion nautique du M/V *Joola*, par la Marine Nationale sénégalaise, est l'illustration parfaite, que le contrôle de la navigabilité du navire - l'un des préalables pour la sécurisation des passagers durant le voyage - n'est pas toujours respecté.

Dans ce cas, l'administration de la marine marchande sénégalaise n'avait pas compétences sur l'état et le fonctionnement du navire. Si non, comment comprendre qu'au moment du naufrage, le bâtiment avait à son bord, plus de 1200 personnes au lieu des 580 normalement prévues⁴³? Comment expliquer qu'aucun titre de sécurité n'ait été établi, prouvant que les autorités publiques avaient effectué les contrôles nécessaires⁴⁴?

La difficulté de ce régime de responsabilité pour faute prouvée, réside dans le fait que la charge de la preuve repose sur le passager victime du dommage. En effet, il est difficile pour le passager de prouver que les dommages subis proviennent de l'intention de nuire du transporteur. Car, ce profane n'est pas autorisé à contrôler l'état du navire avant de monter à bord. Il ne lui est pas non plus permis de contrôler l'état du matériel, pour s'assurer de sa fonctionnalité. Par conséquent, en cas de dommage, il peut lui être difficile de prouver, que le transporteur était complice de l'attaque de pirate, au cours de laquelle il a subi des lésions corporelles. De plus, à partir du moment où les diligences prises pour le voyage montrent qu'il a fait un effort d'encadrer ses passagers, le transporteur est exonéré d'une quelconque responsabilité.

En outre, il faut comprendre par obligation de moyens, que le transporteur n'est obligé de fournir que les ressources dont il dispose, pour assurer la sécurité des passagers. Il n'est pas contraint de réussir, mais juste de fournir des diligences. La doctrine ajoute que ce qui rend pénible, la charge de la preuve chez le passager, c'est lorsque l'accident dont il se plaint peut être aisément interprété comme une maladresse de sa part⁴⁵. C'est ce qu'a vécu un passager victime d'une chute sur le pont du navire qui le transportait. Pour n'avoir pas pu prouver que le dommage était dû au pont glissant et par conséquent, à la faute du transporteur, il n'avait pu obtenir réparation⁴⁶.

Au final, l'obligation de sécurité de moyens est le fondement de la responsabilité pour faute prouvée de l'armateur maritime des personnes. La violation de son engagement naît lorsque, son comportement négligent ou délibérément dommageable, cause préjudice à ses passagers. Mais il revient aux victimes désireuses d'obtenir réparation, de prouver que les souffrances endurées sont le fait du transporteur. Il peut aussi arriver que sa responsabilité soit engagée en l'absence de faute directe : c'est la responsabilité pour faute présumée.

2- L'obligation de sécurité de moyens : soubassement de la responsabilité pour faute présumée du transporteur maritime de passagers

Dans l'exécution du contrat de transport, la faute de l'exploitant du navire est présumée lorsqu'elle provient « *directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire, ou de tout sinistre majeur* », sauf preuve contraire⁴⁷. Sans définir l'expression « sinistre majeur », le législateur s'est contenté d'en énumérer

⁴² BOUARE (Mady Marie), « Le transport maritime de passagers à l'épreuve des principes généraux du droit de la responsabilité », *op.cit.*, n° 4, p. 44.

⁴³ *Op.cit.*, n° 10, p. 46 ; NDENDÉ (Martin), « Le procès du *Joola* : soliloque sur le statut des navires d'État et sur les immunités pénales des autorités étrangères poursuivies en France », *RAMATRANS*, n° 3, janvier 2011, p. 11.

⁴⁴ CHAUMETTE (Patrick), « Retour sur le naufrage du *Joola*, le 26 septembre 2006 », *Neptunus, e.rev.*, Univ. de Nantes, Vol. 28, 2022/2, pp. 1-2 et 5, www.cdmo.univ-nantes.fr ; BOUARE (Mady Marie), « Le transport maritime de passagers à l'épreuve des principes généraux du droit de la responsabilité », *op.cit.*, n° 12, p. 47.

⁴⁵ PIERRONNET (François-Xavier), *Responsabilité civile et passagers maritimes*, *op.cit.*, p. 156.

⁴⁶ V. CA Aix 10ème ch., 18 mai 2017, n° 2017/208.

⁴⁷ Art. 599 (3) du CCMMC.

quelques-uns. La responsabilité du transporteur maritime est donc présumée et engagée, dès lors qu'il survient tout événement présentant les caractéristiques d'un sinistre majeur. La définition de ce type d'évènement peut être trouvée auprès de la doctrine.

Un sinistre majeur est encore qualifié d'accident collectif. Selon M. BONASSIES, il s'agit d'un incident « *qui affecte la sécurité du navire dans son entier, ou est à tout le moins susceptible d'affecter cette sécurité (...). Ce n'est pas un incident affectant, même gravement, un, deux, voire trois passagers* »⁴⁸. Il met donc en avant, le nombre de passagers qui doit être important, non pas seulement quelques-uns.

Quant à M. SOYER, il considère premièrement l'origine de l'évènement avant l'ampleur du sinistre. Ainsi, est sinistre majeur, celui qui « *n'est pas forcément (...) grave dans ses conséquences* » mais plutôt « *celui qui, par les circonstances de sa survenance, exclut normalement l'idée d'une maladresse ou d'une prédisposition isolée d'un passager* »⁴⁹. Un passager ne doit pas être l'auteur de l'évènement. Par ailleurs, ce dernier doit affecter, si non, toutes les personnes transportées, du moins, un grand nombre. L'accident a donc ici, un caractère collectif. La responsabilité pour faute présumée du transporteur maritime sera donc engagée, lorsque le dommage subi par le passager viendra d'une cause autre que sa propre faute. Dans ce cas, la charge de la preuve repose sur l'exploitant du navire.

Étant donné que dans le sinistre majeur, la faute du passager est d'ores et déjà écartée, il paraît logique que celle du transporteur soit présumée. Cependant, il ne s'agit que d'une simple présomption de faute. Car, le transporteur peut se dédouaner en prouvant que lui et son équipage ne sont pas coupables⁵⁰. Pour cela, il va fournir la preuve des diligences apportées pour le bon déroulement du voyage⁵¹.

Quand on analyse cette situation du transporteur face à sa faute présumée, il est tout aussi protégé que sous le régime de sa responsabilité pour faute prouvée. Car, le législateur l'a chargé d'une simple présomption de faute, qui ne remet pas en cause, son obligation de moyens envers le passager.

Au final, il pèse sur le transporteur maritime, une responsabilité pour faute présumée, lorsque les dommages subis par les passagers sont nés d'un accident collectif et dont l'auteur n'est pas la victime. Combiné à la responsabilité pour faute prouvée, ce régime contribue à pérenniser la surprotection du transporteur, dans sa relation avec ses passagers. Grâce à son obligation de moyens, il est soumis à une contrainte allégée, qui expose les personnes transportées à des négligences éventuelles. Aussi en cas d'accident, l'indemnisation des victimes est d'avance corrompue.

B- L'OBLIGATION DE SÉCURITÉ DE MOYENS : PILIER DE LA COMPROMISSION DE L'INDEMNISATION DES PASSAGERS PAR LA LIMITATION DE RÉPARATION DES DOMMAGES

Comme toute activité commerciale, le transport des personnes par mer est alimenté par les obligations. Le manquement de l'exploitant du navire à son exigence de sécurité envers ses passagers induit comme conséquence majeure, la réparation des dommages subis par ces derniers. Mais l'obligation de sécurité de moyens corrompt l'indemnisation de la victime, dans la mesure où cette dernière peut perdre le montant du dédommagement.

En effet, lorsqu'elle ne dispose pas de preuve de la culpabilité totale du transporteur, elle perd son droit à l'indemnisation. Mais s'il est établi, même partiellement, que les lésions dont la victime souffre sont le fait du transporteur, on aboutira à une réparation partielle. Et dans ce cas, la procédure

⁴⁸ BONASSIES (Pierre), « La responsabilité de l'armateur de croisière », *Revue de Droit commercial maritime, aérien et des transports*, 1999, p. 84.

⁴⁹ SOYER (Jean-Claude), « Le droit nouveau des contrats d'affrètement et de transport maritimes (Commentaire de la loi du 18 juin 1966 et du décret du 31 décembre 1966) », *RTD. Com* 1967, pp. 1 et 375.

⁵⁰ PIERRONNET (François-Xavier), *Responsabilité civile et passagers maritimes*, *op.cit.*, n° 314, pp. 196-197.

⁵¹ *Op.cit.*, n° 320, p. 198.

d'indemnisation se heurte aux stipulations du contrat de voyage (1). Mais bien au-delà du caractère contractuel de la limitation de responsabilité de l'armateur, ce dernier est libre de s'accrocher à celle que la pratique et la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité du transporteur maritime, lui ont offerte (2).

1- L'obligation de sécurité : sous-jacent de la limitation de réparation d'ordre contractuel du transporteur maritime des passagers

Comme nous le verrons dans la suite de cette étude, le fondement de la limitation de responsabilité du transporteur maritime des personnes repose sur un anachronisme. Par conséquent, il est aujourd'hui dépassé. Mais s'il peut à loisir, surfer sur son obligation de moyens, pour minimiser la sécurité qu'il doit à ses passagers, c'est parce que l'exploitant du navire peut s'appuyer sur le contrat de voyage⁵².

L'obligation de sécurité du transporteur est d'ordre contractuel et cela comporte des avantages pour les passagers victimes de dommages. Cependant, il existe aussi des inconvénients⁵³. Entre autres, les consommateurs du transport sont contraints de respecter les accords conclus et cela, même lorsque ceux-ci sont contraires à leurs intérêts.

Dans l'affaire *Compagnie générale transatlantique c/ M. Zbidi Hamida BEN MAHMOUD*, une clause du contrat de transport donnait compétence au tribunal de commerce de Marseille, pour statuer en cas de litige entre les parties. Mais M. Hamida, avait tenté d'obtenir justice devant le tribunal de Bône et par la suite, devant la cour d'appel d'Alger. En cassation, la cour a infirmé la décision rendue par le juge d'appel, au motif que la clause du contrat aurait dû être respectée⁵⁴. Les parties seront donc contraintes de respecter les montants des réparations imposées par le législateur.

Il s'agit notamment des réparations dues par le transporteur, en cas de mort ou de lésions corporelles. Elles s'élèvent à 46 666 DTS, soient 37 649 355,78 FCFA⁵⁵. Quant au montant des réparations relatif à la perte ou aux dommages survenus aux bagages, il se chiffre à 833 DTS (672 050,60 FCFA) pour les bagages de cabine, 3333 DTS (2 689 009,19 FCFA) pour les véhicules et leurs contenus et à 1200 DTS (968 140,12 FCFA) pour d'autres types de bagages⁵⁶. La difficulté principale de cette limitation contractuelle de réparation réside dans le fait que, si le préjudice subi par la victime nécessite une indemnisation plus importante que celle déterminée dans le contrat, cette dernière ne sera pas dédommée, proportionnellement au dommage supporté.

Au final et face aux règles applicables en cas d'indemnisation, les passagers maritimes sont en difficultés. Ils doivent se soumettre au contrat de transport, qui généralement, limite le montant de la réparation des dommages aux stipulations du législateur. Mais à défaut de s'appuyer sur le contrat de voyage, le transporteur peut se servir de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité.

2- L'obligation de sécurité : support indéniable de la limitation de réparation du transporteur maritime des passagers

Par nature, la mer est un milieu hostile à l'homme et aux activités qu'il y développe. Les risques de la navigation maritime ont donc favorisé la naissance de certaines institutions, au rang desquelles le principe de la limitation de sa responsabilité, par le propriétaire du navire. Il repose sur le souci de la pratique, de protéger les propriétaires de bâtiments, qui doivent faire face aux risques de la navigation

⁵² Préambule de la Constitution du Cameroun, 1996.

⁵³ Du fait que le contrat soit une loi pour les parties, le transporteur est contraint de se conformer aux stipulations de celui-ci.

⁵⁴ CAPITANT (Henry), TERRÉ (François) et LEQUETTE (Yves), *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, *op.cit.*, p. 544.

⁵⁵ V. art. 601 du CCMC.

⁵⁶ V. art. 607 paragraphes 1, 2 et 3 du CCMC.

maritime⁵⁷. Il faut tout de même relever qu'à l'époque de sa naissance, l'expédition maritime était comparable à un plongeur dans l'inconnu. La participation des passagers aux risques était donc incontournable⁵⁸.

En 1976, une Convention internationale sera même édictée, pour marquer ce virage vers la compensation par le transporteur, des risques encourus au cours des voyages⁵⁹. Seulement, de nos jours, ces périls sont-ils toujours aussi insurmontables ? Et les passagers maritimes ne sont-ils pas, face aux professionnels expérimentés de la navigation maritime, des profanes devant être protégés contre des dangers dont la plupart n'ont pas connaissance ? Considéré comme un anachronisme, la vision relative à la limitation de la responsabilité du transporteur maritime de passagers n'est plus tout à fait la même⁶⁰.

Avant de répondre aux interrogations ci-dessus, il est important de souligner que la limitation de réparation du transporteur relève d'un système inique. Car, elle intervient non pas lorsque le transporteur est libre de toute faute, mais justement lorsqu'il est fautif. En outre, elle contribue à entretenir l'insécurité des passagers dans le transport maritime des personnes. Car, le transporteur ne peut se prévaloir du droit à limitation de sa responsabilité, si le passager victime, prouve que les dommages subis, sont survenus en cours de voyages. Cependant, le législateur fait naître chez le transporteur, le laxisme, en le soustrayant à une obligation de sécurité de résultat, bien plus contraignante que l'obligation de moyens. Il est alors difficile dans ces conditions, pour la victime, de prouver une intention de nuire chez le transporteur.

Ainsi, relativement à la première question, la réponse est certainement négative. Car, la technologie utilisée dans les bâtiments de nos jours, est extrêmement pointue. Les armateurs sont mieux équipés pour affronter les dangers de la mer. Ils ont notamment accès à des appareils de télécommunication rapides, peuvent prévoir les conditions météorologiques et sont en principe, rompus aux règles de sécurité élaborées par les organismes internationaux⁶¹. Ces prouesses technologiques sont également palpables grâce au gigantisme naval et aux innovations dans les domaines de la propulsion (avec la conception des moteurs mécanique, électrique et hydraulique pour le déplacement de navire), de la grande vitesse (avec des bâtiments capable de se déplacer à une vitesse supérieure à 55 km/h) ou encore de la création des navires « verts » ou engins moins polluants. Les TIC n'ont pas échappé à ces mutations⁶².

En ce qui concerne la seconde question, il est logique de dire que le passager n'est qu'un « consommateur de transport (...) » et que par conséquent, ce qui l'intéresse principalement, c'est de se faire conduire d'un endroit à un autre et cela en toute sécurité⁶³. Par ailleurs, le passager n'est pas a priori, un professionnel de la navigation maritime. C'est la raison pour laquelle, il doit être soumis à la discipline de bord, une fois qu'il embarque⁶⁴. De plus, il est contraint de prouver la faute de l'armateur, alors que c'est sur ce dernier que repose l'obligation de le protéger, contre les risques liés à l'exécution du contrat de transport.

⁵⁷ TASSEL (Yves), « La responsabilité du propriétaire du navire », *Revue Générale de Droit*, vol. 32, n° 3, 2002, p. 645.

⁵⁸ VIALARD (Antoine), *Droit maritime*, PUF, coll. « droit fondamental », 1993, n° 25, p. 48 ; PIERRONNET (François-Xavier), *Responsabilité civile et passagers maritimes*, *op.cit.*, n° 872, pp. 561-562.

⁵⁹ V. art. 102 et s. du CCMMC.

⁶⁰ Lire l'art. 103 (3), 578, 598 du CCMMC ; Art. 4, Convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, amendée en 1996, *op.cit.* ; TASSEL (Yves), « Le droit maritime – un anachronisme », *Revue Juridique NEPTUNUS*, 1994, p. 4.

⁶¹ V. Convention internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974, Annexe, Chapitre II-1, Construction – Structure, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques. À consulter sur www.imo.org.

⁶² MARCADON (Jacques), « L'innovation dans l'industrie du transport maritime (technologie navale, port, marché mondial, organisation des entreprises) », *Innovation, Industrie et Recherche*, pp. 163-165.

⁶³ PIERRONNET (François-Xavier), *Responsabilité civile et passagers maritimes*, *op.cit.*, n° 875, pp. 564-565.

⁶⁴ Art. 597 du CCMMC.

Au vu de ces arguments, nous pouvons dire que le passager est chargé d'une plus grande responsabilité que ne l'est le transporteur. Pour restaurer cette relation tumultueuse, il est urgent que le transporteur commence à « *exercer son activité à ses risques et périls* »⁶⁵. Le législateur est donc interpellé à une reconsidération du risque dans la navigation maritime et à un équilibrage de ceux-ci dans le contrat de transport maritime des passagers.

En définitive, le déséquilibre contractuel entre le transporteur et le passager maritimes est matérialisé par l'existence, en faveur du transporteur, du droit de limiter sa responsabilité⁶⁶. Au-delà de l'origine ancienne du droit à limitation de sa responsabilité par le transporteur, ce dernier trouve également sa force dans le contrat. Malheureusement, l'accès de l'armateur maritime de passagers à la limitation de sa responsabilité perpétue le déséquilibre qui marque son rapport avec ses passagers. Le faible impact du transport de personnes par mer sur l'économie n'est donc pas surprenant.

II- **L'OBLIGATION DE SÉCURITÉ : VECTRICE DU FAIBLE APPORT DU TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS À LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE DU CAMEROUN**

L'obligation de sécurité, véhiculée par l'activité de transport maritime de personnes, est un appui envisageable pour la croissance économique du Cameroun. En effet et malgré les insuffisances qui la gangrènent, elle favorise la réparation des dommages subis par les passagers en cours de voyage. Elle a également contribué à construire des régulations dans d'autres modes de transports⁶⁷. Sa grande valeur doit peser sur l'assainissement du climat entre transporteurs et passagers (B). Ce n'est qu'au prix de démarches concrètes, que cette activité aura un impact réel sur l'économie. Mais avant d'y arriver, relevons que l'obligation de sécurité conditionne le comportement du transporteur vis-à-vis de ses passagers et vice-versa (A).

Lorsque l'on se tient du côté du transporteur, l'avalanche de faveurs sous laquelle il croule, n'est pas de nature à éveiller chez lui, le souci d'améliorer les services qu'il propose à ses passagers. Car, il est couvert par une obligation de moyens, qui n'exige de lui, que des diligences. Et lorsque sa responsabilité est établie, il peut la réduire. Quant au passager, il subit le contrat de transport et cela ne peut sécréter chez lui, que de la méfiance à l'endroit de ce mode de déplacement. Indubitablement, le rejet du transport des passagers par voie de mer, par les personnes censées contribuer à son essor, ne peut qu'être défavorable à l'économie.

A- **L'OBLIGATION DE SÉCURITÉ : INSTRUMENT DE L'APPORT RÉSIDUEL DES TRANSPORTEURS ET DES PASSAGERS MARITIMES À L'ÉCONOMIE**

Après sa naissance en 1911 dans le transport maritime des passagers, l'obligation de sécurité a également été découverte dans d'autres matières⁶⁸. Mais, les observateurs s'accordent à dire que cette institution connaît une phase de récession, qu'elle a atteint ses limites. Car, la protection du créancier qu'elle est censée faciliter est relative ; ce qui a favorisé la création de régimes légaux d'indemnisations

⁶⁵ PIERRONNET (François-Xavier), *Responsabilité civile et passagers maritimes*, op.cit., n° 874, p. 564.

⁶⁶ Cela s'applique sur le montant global de l'indemnisation, lorsque celui-ci dépasse au minimum 333 000 Droits de Tirages Spéciaux (DTS), soit 273 688 882.31 FCFA. V. art. 108 (1) du CCMC ; Art. 2 (1)(a) de la Convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, amendée en 1996.

⁶⁷ Lire notamment l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route de 2003 (art. 16), le décret n° 2004/0607/PM du 17 mars 2004 fixant les conditions d'accès aux professions de transporteur routier et d'auxiliaires de transports routiers (V. arts. 3-9) et le décret n° 2009/0052/PM relatif à la responsabilité des transporteurs aériens et aux règles de compensation en cas de dommages causés aux passagers, aux bagages et aux marchandises.

⁶⁸ C'est le cas des contrats de bail d'immeuble et d'hôtellerie. Les transports ferroviaire et routier ont aussi bénéficié d'un renforcement dans la sécurité des passagers. Voir CAPITANT (Henry), TERRÉ (François) et LEQUETTE (Yves), *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*, op.cit., n° 4 et 7, pp. 545 et 547.

des victimes de dommages⁶⁹. Mais au Cameroun, la protection de l'intégrité des passagers demeure assujettie à l'obligation de sécurité du contrat de voyage.

En réalité, la surexposition des passagers aux risques du transport débute bien avant celui-ci, avec un accès pénible à l'information (1). Cela explique la méfiance que les usagers entretiennent à l'endroit du transport des personnes par voie de mer. Par ailleurs, cette obligation de sécurité ne contribue pas au développement chez le transporteur, du professionnalisme, qui est attendu de lui (2).

1- La durée de l'obligation de sécurité : support du manquement du transporteur maritime à son obligation d'information vis-à-vis de ses passagers

L'obligation de sécurité est une exigence périodique. Elle débute dès que le passager embarque sur le navire et s'achève dès qu'il en débarque⁷⁰. Cela signifie qu'elle s'applique à toutes les opérations, qui se déroulent dans cet intervalle de temps. Mais qu'en est-il de celles, qui ont lieu avant l'achat du contrat de transport ? Elles sont toutes aussi importantes car, c'est dans cette phase que le potentiel passager fait son choix du transporteur. Mais si l'étape précédant le transport n'est pas soumise à l'obligation de sécurité, elle est au moins assujettie à une obligation d'information préalable⁷¹.

L'obligation d'information des passagers par le transporteur avant la phase d'embarquement, est une composante de l'obligation générale de sécurité, qui pèse sur ce dernier. Elle lui exige de fournir à ses éventuels passagers, des données susceptibles de faciliter leur prise de décisions. C'est ce que le législateur impose en ces termes : « *Tout vendeur ou tout prestataire de service doit obligatoirement informer les clients sur les prix, les tarifs et les conditions de vente des biens et services* »⁷². Concrètement, le professionnel du transport doit faciliter le choix des passagers, sans les induire en erreur. C'est notamment le cas lorsqu'un usager pénètre les locaux d'un transporteur ou se connecte à son site internet pour acheter son ticket et ne dispose d'aucune information de nature à l'orienter sur les modalités du transport. Il s'agit entre autre des tarifs, des escales, des obligations de chacune des parties, éventuellement de l'équipement à avoir à bord du navire. Si malgré ce manquement, l'usager est contraint de voyager par ce transporteur, il peut être déçu par le contenu du contrat et notamment les obligations mises à sa charge. En l'état actuel de la professionnalisation du transport des passagers par voie de mer, on peut remarquer que la sécurité des passagers avant l'achat des billets est grandement compromise.

Au Cameroun, les armateurs maritimes de passagers ne publient pas leurs conditions de déplacement. Celles-ci ne sont pas accessibles, notamment sur internet, pour que les potentiels clients en prennent connaissance, avant l'achat de leurs billets. Dans ces conditions, ce n'est qu'après l'achat desdits documents que les passagers peuvent prendre connaissance des conditions du voyage. Et pourtant, des informations affichées sur les murs de leurs locaux ou sur leurs sites internet, sont de nature à orienter les potentiels passagers dans leurs choix. Étant donné que ces informations sont souvent découvertes après l'achat des billets de transport, il est nécessaire d'imposer aux transporteurs, la publication systématique de leurs conditions de voyages, dans leurs locaux ou sur des sites internet.

Au demeurant, le manquement du transporteur à son obligation d'information préalable envers ses passagers crée une situation d'insécurité chez ces derniers. Cette insuffisance est organisée par le législateur, qui a circonscrit la durée de l'obligation de sécurité aux opérations d'embarquement et de débarquement. Malheureusement, l'inégalité dans la détention des informations, contribue à déséquilibrer le rapport entre l'armateur et les consommateurs du transport⁷³.

⁶⁹ Les pouvoirs publics français ont notamment élaboré la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 pour spécialiser le régime d'indemnisation des victimes d'accidents dus aux véhicules terrestres. V. HOCQUET-BERG (Sophie), « Le fabuleux destin de l'obligation de sécurité », *op.cit.*, pp. 15-16.

⁷⁰ V. art. 599 (1) du CCMC.

⁷¹ Art. 46 de la loi n° 2015/018 du 21 décembre 2015 régissant l'activité commerciale au Cameroun.

⁷² Art. 46 (1) de la loi n° 2015/018 du 21 décembre 2015 régissant l'activité commerciale au Cameroun, *op.cit.*

⁷³ CALAIS-AULOY (Jean) et STEINMETZ (Frank), *Droit de la consommation*, Dalloz 2003, 6ème édition, n° 49, p. 51 ; GRACH (laure), les droits des passagers dans le transport maritime : l'incidence du droit de la

2- L'obligation de sécurité : justification du manque de professionnalisme du transporteur maritime

En principe, l'acheminement des personnes par la mer requiert des exploitants des navires, la détention d'une expertise avérée⁷⁴. Or, les « professionnels » qui l'exercent sont pour la plupart sous-équipés, tant en ce qui concerne leur aptitude à accomplir leurs missions, sans encombres, que sur le plan matériel.

L'expertise douteuse chez les transporteurs maritimes des passagers est la conséquence d'une faible implication des pouvoirs publics dans leur activité⁷⁵. En réalité, les exploitants des navires ne sont pas tous des professionnels. Tandis que certains sont des clandestins, d'autres sont des transporteurs de marchandises⁷⁶. Ces derniers, en véritables opportunistes, profitent de l'espace non comblé par le fret, pour « parker » les voyageurs. Le cas du navire *Flavour*, l'illustre à suffisance. C'était un navire de transport de marchandises, qui servait également à transporter les personnes⁷⁷.

Sur le plan matériel, les transporteurs tardent encore à s'arrimer à la Convention SOLAS de 1974. En son Chapitre II-1, elle prévoit que les navires servant au transport des personnes doivent respecter diverses règles, notamment en matière de compartimentage. L'OMI exige des constructeurs de navires, l'insertion de compartiments étanches à l'eau, afin de les maintenir à flot, en cas d'accident⁷⁸.

Cependant, les navires utilisés par la plupart des exploitants n'obéissent pas à cette norme. En témoigne le cas du navire *Flavour*, naufragé au large des côtes camerounaises, avec à son bord quarante-cinq (45) personnes. Cet engin n'était pas adapté au déplacement des personnes, puisqu'il s'agissait d'un navire de transport de marchandises. Dans un autre cas, la tragédie du M/V *Joola*, au Sénégal en 2002, nous rappelle également cette propension des autorités, à minimiser parfois la sécurité des passagers, au profit d'autres considérations ; en l'espèce, le gouvernement sénégalais avait confié la gestion nautique et « commerciale » du navire à la Marine Nationale, afin d'assurer la continuité des liaisons Dakar-Casamance, en dépit des troubles en Guinée-Bissau qui rendait impossible les liaisons terrestres⁷⁹.

Au demeurant, les transporteurs maritimes de passagers sont loin de respecter toutes les conditions inhérentes à leur profession. Non seulement certains manquent de qualification, mais les bâtiments dont ils se servent sont conçus pour le transport des marchandises. La situation de ces professionnels est appelée à changer. Seulement, des réformes ayant pour appui l'obligation de sécurité sont indispensables.

consommation sur la protection des passagers, mémoire, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, année 2003-2004, p. 13

⁷⁴ V. art. 4 du décret n° 96/071 du 08 avril 1996 fixant les conditions d'agrément et d'exercice des professions maritimes au Cameroun.

⁷⁵ V. HANDY (Bertrand René), « Le permis de naviguer effectif », *Transports Magazine*, Edition spéciale, février 2020, p.7 ; NGO BOUGHA (Estelle), Interview de M. Jean NLEND, Directeur des Affaires Maritimes et des Voies Navigables (DAMVN), *Transports Magazine*, Edition spéciale, février 2020, p. 9.

⁷⁶ À propos de l'exercice du transport fluvial au Cameroun, le Directeur des Affaires Maritimes et des Voies Navigables (DAMVN) reconnaît que « *Les modes actuels d'exercice des pirogues à moteur dans nos eaux semblent être dangereux et n'offrent pas la sécurité recherchée (...) par les usagers* ». V. NGO BOUGHA (Estelle), Interview de M. Jean NLEND, Directeur des Affaires Maritimes et des Voies Navigables (DAMVN), *op.cit.*; HANDY (Bertrand René), « L'apport des portes maritimes », *Transports Magazine*, n° 002 – Décembre 2019, p. 22.

⁷⁷ À consulté sur www.cameroon-embassy-malabo.cm.

⁷⁸ V. Convention internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974, Annexe, Chapitre II-1, Construction – Structure, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques. À consulter sur www.imo.org.

⁷⁹ Dans cette affaire, l'État-transporteur était motivé par le souci de désenclaver la Casamance, en la reliant au reste du pays. Toutefois, la nécessité de protéger les passagers durant leur voyage, aurait dû inciter à un contrôle minutieux de la navigabilité de ce navire. Car dans son rapport, la commission d'enquête révèle que le bâtiment avait un défaut de conception. Sur la base de ces investigations, les enquêtes judiciaires, en France, ont montré que l'engin manquait de système de détresse et de sécurité en mer, mais également, d'appareils adaptés pour l'accès aux informations météorologiques. À lire dans CHAUMETTE (Patrick), « Retour sur le naufrage du *Joola*, le 26 septembre 2006 », *op.cit.* ; BOUARE (Mady Marie), « Le transport maritime de passagers à l'épreuve des principes généraux du droit de la responsabilité », *op.cit.*, n° 11 et 12, p. 46.

B- L'OBLIGATION DE SÉCURITÉ : SOCLE DES RÉFORMES POUR LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT MARITIME DES PASSAGERS À LA CROISSANCE DE L'ÉCONOMIE DU CAMEROUN

L'obligation de sécurité, véhiculée par le transport maritime de personnes, est un appui envisageable pour la croissance économique du Cameroun. En effet et nonobstant de nombreuses insuffisances, elle contribue à la réparation des dommages causés aux passagers, en cours de voyage. Elle a également servi à construire des régulations dans d'autres modes de transports⁸⁰. Mieux appréhendée, cette institution doit servir de tremplin à des actions.

Parmi les plus urgentes, il est indispensable de rassurer les usagers en responsabilisant davantage le transporteur, en tant que professionnel (1). Il est aussi nécessaire de professionnaliser l'accomplissement du transport des personnes par voie maritime (2). Ce n'est qu'au prix de ces démarches, que cette activité aura un impact réel sur l'économie. Et pour cela, les pouvoirs publics sont principalement interpellés.

1- L'obligation de sécurité révisée au service de l'équilibre du rapport entre le transporteur et les passagers maritimes

Choisir de niveler le rapport contractuel entre le transporteur et ses passagers, c'est accepter de réformer l'obligation de sécurité qui pèse sur le transporteur. Il s'agit de donner au contrat qui le lie au passager, une force protectrice. Pour cela, il est judicieux de dénaturer l'obligation de sécurité de moyens en une obligation de résultat. Cela va générer comme conséquences, une fluidification de la réparation des dommages causés aux passagers.

En ce qui concerne la soumission du transporteur à une obligation de résultat, il est important qu'en tant que professionnel, ce dernier soit traité avec fermeté. C'est aussi pour cette raison, qu'il doit être jugé sévèrement, lorsque sa culpabilité est avérée. Car, il a la responsabilité d'encadrer ses passagers. Cela permettra de forger et de consolider en lui, la conscience professionnelle. L'obligation de résultat est une contrainte qui pèse sur le débiteur envers son créancier. Elle l'oblige à honorer son engagement contractuel c'est-à-dire, à réussir la mission pour laquelle il s'est engagé⁸¹. Dans le cas d'espèce, cette exigence va soumettre le transporteur à conduire ses passagers sain et sauf à destination, auquel cas, sa responsabilité sera engagée.

En effet, au-delà du transport qui est attendu par le passager, il paie également le prix de sa sécurité. Le transporteur sera donc contraint d'obtenir le résultat pour lequel il aura contracté⁸². C'est un système plus protecteur que l'obligation de moyens. Car en principe, le professionnel ne va plus se contenter de quelques diligences. Mais, il mettra tout en œuvre pour réussir sa mission. Assujettir le transporteur maritime de passagers à une obligation de résultat doit également conduire à l'objectivation de sa responsabilité. Au lieu de soumettre le transporteur à un régime dual, qui concourt à renforcer son ascendant face au passager victime de dommage, ce professionnel verra sa responsabilité engagée en dehors de toute faute. C'est la solution idoine à la responsabilisation, tant de l'exploitant du navire que de ses passagers. Car pour se disculper, le professionnel devra invoquer une cause étrangère présentant les caractères de la force majeure. Il s'agit de la faute du passager, du fait d'un tiers ou d'un cas fortuit⁸³. Cela aura forcément un effet sur la réparation des dommages causés aux passagers.

⁸⁰ Lire notamment l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route de 2003 (art. 16), le décret n° 2004/0607/PM du 17 mars 2004 fixant les conditions d'accès aux professions de transporteur routier et d'auxiliaires de transports routiers (V. arts. 3-9) et le décret n° 2009/0052/PM relatif à la responsabilité des transporteurs aériens et aux règles de compensation en cas de dommages causés aux passagers, aux bagages et aux marchandises.

⁸¹ V. AMOUGOU (Max Aristide), *L'indemnisation du passager maritime en droit communautaire CEMAC, op.cit.*, p. 80.

⁸² PIERRONNET (François-Xavier), *Responsabilité civile et passagers maritimes, op.cit.*, n°257, p. 167.

⁸³ Les accidents de la navigation maritime peuvent être causés par des phénomènes météorologiques. Avec les dérèglements climatiques, certains approximations surviennent malgré la finesse des techniques en matière de

Pour optimiser l'indemnisation des victimes, la limitation de la responsabilité du professionnel doit être assise sur la faute partielle du passager et non plus sur un anachronisme. En outre, la réparation contractuelle des dommages doit être débarrassée du joug du législateur. Ces deux solutions doivent être combinées.

La restriction de la limitation de responsabilité du transporteur à la faute partielle du passager se justifie par la nécessité de discipliner tant le transporteur que les personnes transportées. Rappelons qu'il pèse sur ces dernières, une obligation de sécurité envers le transporteur⁸⁴. Elle les contraint à respecter les consignes de sécurité à bord du navire, durant le voyage. En cas d'irrespect de celles-ci, se soldant par des dommages, la responsabilité du transporteur ne sera pas engagée. Il est donc juste, que cette limitation de responsabilité de l'armateur, induisant la réduction du montant de la réparation, repose plutôt sur la faute partielle du passager et non plus sur les risques de la navigation⁸⁵.

Quant au contrat de transport, nous avons relevé plus haut, qu'il perpétue le déséquilibre entre les parties. Pour tenter de se rattraper, le législateur les a autorisées à s'accorder à leur convenance, pour définir une limitation de responsabilité satisfaisante⁸⁶. Cependant, l'insécurité des passagers demeure car, le document de transport est un contrat d'adhésion, auquel l'utilisateur du transport est lié après le versement du prix. De plus, il n'a pas connaissance des conditions du déplacement, avant l'achat du billet. Il lui est donc difficile de donner son consentement avant le paiement du prix. Pour résorber ce problème, du moins l'atténuer, il est indispensable de contrôler le transporteur, pour la diffusion des informations relatives aux conditions du transport⁸⁷.

En outre, l'indemnisation des victimes doit tenir compte de l'étendue des dommages subis. Nous rappelons que le législateur a fixé le montant de la réparation, en cas de mort ou de lésions corporelles, à 46 666 DTS, soient 37 649 355,78 FCFA⁸⁸. Mais si le préjudice subi nécessite un montant plus important, la réparation sera insuffisante. C'est le cas lorsque le passager victime est handicapé à vie et que son état réclame des soins abondants, permanents et très onéreux. Il est donc judicieux que la détermination de l'indemnisation soit effectuée après une expertise légale.

En définitive, porter l'obligation de moyens vers une obligation de résultat est l'option, qui va cadrer le comportement du transporteur vis-à-vis de ses passagers. Au-delà de le rendre plus consciencieux, elle lui permettra d'être exonéré de toute responsabilité par l'invocation de la cause étrangère comportant les caractères de la force majeure. Pour que le contrat de transport soit plus équilibré, il y'a également lieu de redéfinir les termes de l'indemnisation des victimes. Cela leur permettra d'ajuster leurs comportements sur le navire, au risque de voir leurs indemnisations être réduites.

2- L'obligation de sécurité réformée comme soutien de la professionnalisation du transport maritime des passagers au Cameroun

Au-delà des avancées louables que les pouvoirs publics ont opérées jusqu'ici, notamment en matière de sécurité maritime, des efforts colossaux restent à fournir, afin d'animer le transport des

sûreté maritime, que l'on observe de nos jours. V. AMOUGOU (Joseph Armathé), « Situation des changements climatiques au Cameroun – Les éléments scientifiques, incidences, adaptation et vulnérabilité », in *Droit et politique de l'environnement au Cameroun : Afin de faire de l'Afrique l'arbre de vie*, Presse de l'UCAC, juin 2018, Yaoundé, p. 501.

⁸⁴ V. art. 597 du CMMC.

⁸⁵ Ceux-ci sont de nature à exonérer le transporteur de sa responsabilité sauf s'il est établi une faute de sa part. Ce peut être le cas lorsque, malgré un accès à des informations fiables, révélant l'imminence d'un phénomène météorologique tel qu'une tempête, un armateur s'engage délibérément dans un voyage.

⁸⁶ V. art. 575 du CMMC.

⁸⁷ GRACH (laure), les droits des passagers dans le transport maritime : l'incidence du droit de la consommation sur la protection des passagers, *op.cit.*, pp. 10-23.

⁸⁸ V. art. 601 du CMMC.

personnes par mer⁸⁹. Les autorités étatiques doivent créer les conditions de l'essor de cette activité, notamment en la vitaliser et en incitant les agents économiques à l'investissement dans ce domaine. Relativement à la vitalisation du transport maritime des passagers, nous avons relevé précédemment que les exploitants des navires sont pour la plupart peu formés et sous-équipés. Ils n'ont donc pas les aptitudes nécessaires pour fournir des services adéquats aux usagers. En cela, ils ne diffèrent pas des marins, dont ils s'attachent les services. Pour changer cet état de choses, il y'a lieu de former ces gens de mer et de favoriser leur équipement.

En ce qui concerne la formation des postulants aux métiers de la mer, il est important que les pouvoirs publics investissent davantage dans le développement de l'expertise nécessaire à leur activité. Pour cela, des lycées uniquement dédiés à la matière maritime doivent être créés. Cela contribuera à susciter des vocations chez les jeunes. De plus, la qualité des enseignements dispensés dans les institutions existantes doit être contrôlée, afin d'assurer un réel suivi dans la formation de gens de mer. Il y'a également lieu de favoriser la formation sur le terrain et pour cela, les pouvoirs publics doivent faciliter la création des armements⁹⁰. En parlant de l'équipement, notre pensée se dirige vers deux aspects de l'économie maritime à savoir, la construction et l'entretien des navires. Ces activités interpellent principalement le Chantier Naval et Industriel du Cameroun (CNIC). Dans le cycle de vie du navire, l'entretien occupe une place importante car l'exploitation efficiente du bâtiment en est tributaire. Nous osons croire qu'avec la confirmation de l'adhésion du Cameroun au MOU d'Abuja, le CNIC servira à l'équipement des armateurs⁹¹.

Pour ce qui est de l'incitation à l'investissement dans le transport par mer des personnes, l'État doit fournir à son secteur privé, les armes nécessaires à un déploiement efficace, dans ce domaine. Au-delà de l'aspect réglementaire et du volet formation, la question de l'accès au financement doit impérativement être réglée. Car, la disposition des capitaux correspondants aux besoins des armateurs maritimes de personnes va favoriser la densification des armements et la perduration de leurs activités. L'État devrait donc favoriser la diversification des sources de financement, en mettant notamment l'accent sur le marché financier⁹². Pour cela, il lui faut implémenter sa politique destinée à dynamiser le Marché Financier de l'Afrique Centrale (MFAC). Cela passe par l'introduction effective des entreprises publiques, l'attraction des multinationales et des institutions financières sur ce marché⁹³.

En conclusion, l'acheminement des personnes par la mer au Cameroun, exige la réunion de certaines conditions. L'intervention de l'État pour faciliter la formation des armateurs et des marins sur le territoire est requise. En outre, il gagnerait à poursuivre la dynamisation du CNIC, afin de fluidifier l'équipement des transporteurs. Par ailleurs, le transport des personnes par la mer est une activité susceptible d'impulser le développement de l'économie camerounaise. Mais pour parvenir à susciter de l'intérêt chez les différents acteurs dont les consommateurs du transport, l'État doit non seulement inciter à la création des armements, mais également fluidifier l'accès des armateurs à divers types de financement. Cependant, l'obligation de sécurité doit être révisée, pour servir de support à ces réformes. D'un côté, elle pourra ainsi contribuer à la sécurité des passagers, dans l'exécution du contrat de transport maritime et d'un autre, à la croissance de l'économie.

⁸⁹ L'État a accentué sa collaboration avec d'autres États et organisations, afin de réduire si non, de résorber l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée. Ces ententes ont donné naissance au Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre.

⁹⁰ De nombreux camerounais s'expatrient pour se faire former dans les métiers de la mer. C'est le cas de l'Institut des Métiers de la Mer d'Afrique de l'Ouest (IMMAO) Sénégal, qui accueille de nombreux apprenants.

⁹¹ V. Décret n° 2020/408 du 03 août 2020 portant adhésion au Memorandum d'Entente sur le contrôle des navires par l'État du port en Afrique de l'Ouest et du Centre.

⁹² Ministère de l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (MINEPAT), Stratégie Nationale de Développement 2020-2030 (SND30), *op.cit.*, pp. 68 et s. Les pouvoirs publics ambitionnent notamment de densifier le système bancaire et financier et de développer l'inclusion financière.

⁹³ V. art. 8 de l'Acte additionnel n° 06/17-CEMAC-COSUMAF-CCE-SE portant unification du marché financier de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et mesures d'accompagnement du 19 février 2018 ;