

L'évolution du régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises en droit togolais.

Komlanvi AGBAM
Master 2 droit des affaires internationales
Université de Bourgogne Franche-Comté

Introduction

Dans ce monde de révolutions techniques et technologiques, d'informations et de globalisation et « *dans un monde désormais structuré par les échanges, il n'est plus guère besoin d'insister sur l'importance du commerce international* » et du contrat de transport maritime international de marchandises. Le droit maritime, et particulièrement, le droit du commerce maritime essentiellement international, est un véritable poumon de la mondialisation des échanges et un outil de conservation des intérêts suprêmes de chaque Etat. Cette constatation est, de nos jours, de plus en plus présente et accentuée surtout avec le développement spectaculaire du transport maritime qui occupe aujourd'hui plus de 90% des échanges mondiaux de marchandises.

Aujourd'hui, dans la législation des transports maritimes à l'échelle internationale, cohabitent de façon peu heureuse, trois conventions internationales à savoir : la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 portant unification de certaines règles en matière de connaissements, ses deux protocoles¹ additionnels respectivement le protocole du 23 février 1968 et celui du 29 décembre 1979, la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer dénommée « *Règles de Hambourg de 1978* ».² A ces deux instruments qui semblent se situer aux antipodes, s'est ajoutée récemment une nouvelle convention adoptée le 11 septembre 2008 à New York, la Convention des Nations Unies relative au contrat de transport de marchandises effectuées entièrement ou partiellement par mer communément désignée sous l'appellation « *Règles de Rotterdam* ». Les deux premières conventions tant espérées pour résoudre les problèmes rencontrés dans le transport maritime de marchandises, n'ont pas acquis la satisfaction de tous. La première étant aux désavantages des chargeurs pour avoir été légiférée à l'époque par des « *nations maritimes coloniales* », la deuxième qui a reçu l'onction des Etats chargeurs, n'a pas vraiment été à la hauteur des aspirations et attentes de ces pays en voie de développement et non plus, d'ailleurs, des pays des transporteurs. Malgré l'existence de ces différentes conventions internationales permettant l'uniformisation des législations de droit interne, les règles régissant la responsabilité du transporteur maritime de marchandises varient et continuent de varier d'un pays à un autre. C'est ainsi que l'on doit faire constater l'existence de normes nationales appelées à régir les contrats de transport international maritime de marchandises. Tel est le cas du Code togolais de la marine marchande (ci-après CMMT) promulgué par l'ordonnance n° 29 du 12 août 1971 et essentiellement la Charte maritime togolaise promulguée par le décret n° 82/PR/MCT du 08 juillet 1982.

Depuis 2014, une évolution considérable s'est amorcée dans l'arsenal juridique togolais. Conscient de la nécessité de mettre à jour le CMMT de 1971, vieux de plus de 43 ans de même que la Charte maritime de 1982 vieille de 34 ans et qui ne répondent plus aujourd'hui à l'ampleur des activités maritimes et à l'évolution technologique enregistrées dans ce domaine, le conseil des ministres togolais a adopté un avant-projet de loi de 2014 portant nouveau Code de la marine marchande en république Togolaise (ci- après NCMMT). Ce nouveau texte avait pour but de réorganiser en profondeur l'instrument juridique qui régit les activités s'exerçant en mer notamment le commerce, la pêche, la navigation de plaisance et l'installation des plateformes de recherches pétrolières. Cet avant-projet de loi après

¹ Slaheddine MELLOULI, « Commentaire de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978. » (Règles de Hambourg). Publication de l'Imprimerie Officielle de la République Tunisienne, 2001, p. 5

² Rappelons que ces deux protocoles sont venus modifier notablement les Règles de Bruxelles de 1924 en édictant de nouvelles règles relatives au montant de la réparation du par le transporteur des marchandises par mer ainsi que le régime de l'action en responsabilité. Voir l'art.2 des deux protocoles.

³ Convention de Hambourg du 31 décembre 1978 sur le contrat des transports de marchandises par mer (« Règles de Hambourg »), entrée en vigueur le 1er novembre 1992.

plusieurs modifications a été adopté par l'unanimité des députés le 11 octobre 2016. L'évolution intervenue dans le transport maritime et notamment le régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises mérite d'être éclairé.

Le transporteur maritime de marchandises⁴ au sens strict, est celui qui moyennant un fret déterminé, s'est engagé à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre. L'article 1er §67 NCTMM de 2016, définit le transporteur maritime de marchandises comme étant « *toute personne physique ou morale par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur* ». L'article 22 de la Charte maritime togolaise de 1982 retenait que le mot « *transporteur* » s'applique au propriétaire de navire, l'armateur ou l'affréteur, qui conclut un contrat de transport avec le chargeur. La Convention de Bruxelles de 1924 précise aussi que le « *mot* » transporteur comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur partie au contrat de transport avec le chargeur. Selon les Règles de Hambourg, « *le terme transporteur désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur* ». L'article 5-1 des Règles de Rotterdam quant à lui définit le transporteur comme étant « *la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur* ». L'on constatera que la nouvelle définition du transporteur maritime de marchandises retenue par le NCTMM est plus synthétique et proche de celle retenue par les Règles de Rotterdam. La notion de responsabilité quant à elle suppose l'obligation de réparer un dommage que l'on a injustement causé à autrui⁵. Cette notion de responsabilité n'est pas nécessairement liée à celle de la faute. Il peut bien y avoir une responsabilité pour faute dite subjective et une responsabilité sans faute dite objective.⁶ En règle générale, le concept de responsabilité présente quatre cas différents cas de figures. Il s'agit de la responsabilité à base de faute prouvée, de la responsabilité à base de faute présumée, de la présomption de responsabilité et de la responsabilité dite objective.

L'on s'intéressera beaucoup plus à deux cas de figure : La présomption de faute qui est le régime prôné par les Règles de Hambourg et la présomption de responsabilité ou encore la responsabilité de plein droit qui découle des Règles de la Haye. La responsabilité à base de faute présumée ou le régime de présomption de faute suppose que lorsque l'engagement pris n'est pas réalisé, l'auteur dudit engagement est présumé en faute, en ce sens qu'il est immédiatement déclaré fautif. Pour combattre cette présomption, l'auteur de l'engagement devra prouver qu'il n'a commis aucune faute. Par contre, la présomption de responsabilité ou responsabilité de plein droit suppose que si l'engagement pris n'a pas été réalisé, son auteur est immédiatement responsable du dommage survenu. Dès lors, pour s'exonérer, l'auteur de l'engagement devra rapporter deux preuves cumulatives, c'est à dire la cause du dommage et ensuite prouver que cette cause du dommage ne lui est pas imputable, parce qu'elle entre dans une liste de cas dit « *cas exceptés* » limitativement énumérés par une convention.

Le Togo, ancienne colonie française, est un pays de l'Afrique de l'ouest dont la population est estimée en 2015 à environ 7,5 millions d'habitants pour une densité de 133 hab./km². C'est l'un des plus petits États africains avec une superficie de 56785 km². De par la position géographique du pays, le Port autonome de Lomé (capitale du Pays) bénéficie d'un avantage géographique exceptionnel car situé sur une bonne pointe de la côte ouest africaine. Avec une profondeur de 15 mètres, le Port de Lomé dénommé « Port autonome de Lomé » est le seul port en eau profonde de la côte ouest africaine pouvant accueillir des navires de la troisième génération.⁸ Doté d'un troisième quai inauguré le 14 octobre 2014, il renforce ainsi son atout majeur de « *Port en eau profonde* » et son rôle de désenclavement des pays sans littoral de la sous-région que sont le Burkina Faso, le Mali et le Niger dont il constitue le bras de mer par excellence

Avant l'indépendance du Togo⁹, s'appliquait dans le pays les règles françaises du droit maritime du fait que le Togo était encore une colonie française donc soumis au droit français. Par un décret en date

⁴ A. Le BAYON « *Dictionnaire de droit maritime* » PUR, Rennes, 2004. Voir aussi l'art. 15 de la loi française du 18 juin 1966.

⁵ Art.1-a des Règles de la Haye de 1924.

⁶ M. FABRE-MAGNAN « *Droit des obligations* » t.2 « *Responsabilité civile et quasi-contrat* » PUF 3ème éd 2007.

⁷ Pour plus de développement sur la responsabilité extracontractuelle, voir Cyril Bloch « *la cessation de l'illicite : recherche sur une fonction méconnue de la responsabilité extracontractuelle* » thèse soutenue en 2006, Aix-Marseille III.

⁸ www.togo-port.net

⁹ Indépendance proclamée le 27 avril 1960.

du 23 avril 1938¹⁰ l'application de la loi française du 2 avril 1936 a été étendue au Togo. La France en signant le traité de Bruxelles de 1924 a émis une réserve interdisant à ses colonies la ratification dudit traité, le Togo, encore colonie française à l'époque, ne pouvait donc ratifier directement les Règles de la Haye. Aussi le Code de commerce français de 1807 a été rendu applicable au Togo par un décret en date du 22 mai 1924. Après son accession à l'indépendance le 27 avril 1960, le Togo va mettre en place le 1^{er} grand texte qui règle les questions maritimes. Il s'agit de l'ordonnance n° 29 du 12 août 1971 portant CMMT¹¹.

Le législateur togolais s'est fortement inspiré de la loi française de 1936 et par ricochet de la Convention internationale de 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Pourtant aucune disposition du CMMT ne régissait la responsabilité du transporteur maritime. Pour rompre définitivement avec la loi française du 02 avril 1936 à laquelle l'on doit ajouter les dispositions du livre II du Code de commerce français de 1807, le législateur togolais a promulgué le 08 juillet 1982, une Charte maritime dont le chapitre II, relatif au transport maritime de marchandises, consacre des règles très proches de la Convention de Bruxelles de 1924. Conscient de la nécessité de mettre à jour ces deux textes en les adaptant aux exigences maritimes de l'heure ainsi que leur adéquation avec les Actes Uniformes de l'OHADA, le conseil des ministres togolais a adopté l'avant-projet de loi de 2014 portant CMMT. Il résulte des dispositions de l'article 512 de cet avant-projet que le régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises et du chargeur est « celui régi par la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer en 1978 » communément désignée sous l'appellation Règles de Hambourg et ci-après RH. Cette tentative de soumission du régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises en droit togolais aux RH a été avortée deux ans plus tard avec l'adoption du texte final. En effet, il résulte des dispositions de l'article 396 de la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant code de la marine marchande en République togolaise que « le régime de responsabilité du transporteur et du chargeur est celui régi par la Convention internationale des Nations Unies sur le contrat international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer de 2008 ». Il est donc important de se poser différentes questions sur un tel changement. D'abord nous devons nous poser la question de savoir ce qui justifie ou semble justifier le choix préalable du législateur togolais de faire couler le régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises dans les moules des RH. Ensuite qu'est qui pourra justifier ce délaissement précoce des RH au profit des RR dans la version finale du NCTMM. Enfin et surtout nous devons chercher à savoir quid des RR et des RH protègent au mieux l'intérêt des chargeurs togolais? Sans aller au fond, rappelons l'origine et l'objectif primordial de ces deux grandes conventions qui ont reçu l'invitation du législateur togolais.

Sous la pression des pays en développement, dont le Togo fait partie, qui estimaient que les Règles de la Haye avaient été élaborées à l'époque par des « nations maritimes coloniales » à leur profit, ont eu lieu des négociations qui ont abouti en 1978 à l'éclosion de la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer appelée « Règles de Hambourg » entrée en vigueur le 1er novembre 1992. En effet la Convention de Hambourg a été élaborée sous la houlette de la Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI) à la demande de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) au sein desquelles règnent pratiquement les pays en voie de développement numériquement majoritaires. Les Règles de Hambourg ont adopté une nouvelle approche de la responsabilité du transporteur maritime au profit du chargeur. Elles tiennent également compte de nouvelles catégories de marchandises transportées, technologies et méthodes de chargement ainsi que des pertes découlant du retard de livraison. L'objectif essentiel des Règles de Hambourg était de remplacer les Règles de la Haye. Cette tentative de substitution qui fait l'objet de la mise en place des Règles de Hambourg, selon les Professeur Bonassies et Scapel n'a guère connu de succès¹². Ratifiées seulement par 29 États à l'heure actuelle et représentant moins de 1% de la flotte marchande mondiale, elle s'applique actuellement à moins de 5% du commerce maritime globale. Quoi qu'il en soit les apports des RH ne doivent pas être ignorés. Elles ont non seulement réussi à faire assoir un compromis entre les divers intérêts colossaux des transporteurs et des chargeurs mais aussi ont comblé les vides constatés dans les différentes versions de la Convention de Bruxelles et surtout la codification d'importantes leçons jurisprudentielles¹³. Les Règles de Hambourg tout comme celles de la Haye ont un caractère impératif en ce sens que « toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer... est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions

¹⁰ J.O.R.T 1938, n° 20, page 461.

¹¹ J.O.F du 16 septembre 1971.

¹² P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, « Traité de droit maritime » LGDJ, 2006.

¹³ I. KAMDEN, « La responsabilité du transporteur de marchandises au niveau international », mémoire Aix-en-Provence, 1999 p.12

contenues dans lesdites Règles ».¹⁴ Les Règles de Hambourg vont plus loin que celle de la Haye en insistant davantage sur le caractère impératif puisqu'elles y attachent une sanction. Ainsi lorsqu'une stipulation contractuelle contreviendra malgré tout à l'une quelconque de ses dispositions et causera un préjudice à l'ayant droit aux marchandises par sa seule nullité celui-ci aura droit à l'application de l'une des sanctions prévues par l'article 23 §4. Le Togo n'est pas partie de la Convention de Hambourg.

Compte tenu de cette disparité de textes applicables en matière de transport de marchandises par mer, qui rend complexe la matière, s'est amorcée à l'échelle internationale une nouvelle évolution juridique considérable qui a conduit à l'adoption le 11 décembre 2008 à la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectuée entièrement ou partiellement par mer dénommée « *Règles de Rotterdam* ». Comme l'avait affirmé l'avocat Gaston NGAMKAN au colloque international de Marseille sur les Règles de Rotterdam¹⁵ « *c'est pour donner un coup de semonce à la confusion ainsi créée par les Règles de Haye Visby et celles de Hambourg mais aussi pour moderniser la législation maritime internationale par la prise en compte du développement époustouflant du transport multimodal transmaritime et l'utilisation de plus en plus fréquente des documents de transport électronique que la communauté maritime a décidé d'élaborer un document d'harmonisation universelle, acceptable, un texte composite de transaction qui essaierait de réconcilier les tenants des Règles de la Haye et ceux des Règles de Hambourg* ». Certaines dispositions de la nouvelle Convention et celle de Hambourg, fait remarquer le Professeur Ibrahima Khalil DIALLO¹⁶ « *se ressemblent comme des siamois, d'autres comme des faux jumeaux* ».

Les « *Règles de Rotterdam* » ont été adoptées dans un contexte de globalisation des échanges manifestement empreint de « *désordre* » sur le plan normatif. Il était question, en effet comme le rappelle maître G. NGAMKAN, « *de mettre fin à l'insécurité juridique procédant de la cohabitation importune des deux grandes conventions internationales en vigueur dans le domaine des transports maritimes que sont les Règles de La Haye de 1924 et les Règles de Hambourg de 1978, notamment par l'adoption d'un texte unificateur, d'un instrument d'harmonisation qui recevrait l'onction universelle de la communauté maritime internationale, en rétablissant un juste équilibre entre les intérêts des transporteurs et ceux des intérêts cargaison. De même, il était éminemment urgent d'actualiser et de moderniser la législation maritime internationale, précisément par la prise en compte des évolutions technologiques récentes caractérisées notamment par le formidable développement de la conteneurisation et du transport multimodal qui en est le corollaire logique, et par l'utilisation de plus en plus fréquente des documents électroniques de transport dans l'activité maritime* »¹⁷.

Seuls trois États sur les 25 signataires en l'état actuel ont ratifié les Règles de Rotterdam. Il s'agit de l'Espagne, le Togo et du Congo. La signature des Règles de Rotterdam n'emporte pas ipso facto l'entrée en vigueur de cette Convention. A l'instar des Règles de Hambourg, la nouvelle Convention ne sera applicable à l'échelle internationale, qu'un an après le dépôt de l'instrument de ratification de 20 États auprès de l'ONU. Le Togo est le premier pays en Afrique à avoir ratifié les Règles de Rotterdam le 17 juillet 2012. Sur le plan international il est le deuxième devant l'Espagne¹⁸. Le régime de responsabilité est probablement l'un des aspects les plus importants des Règles de Rotterdam. Ce régime est consacré par l'article 17 de la Convention, lequel confine à un véritable patchwork alliant présomption de faute, présomption de responsabilité et faute prouvée¹⁹, et faisant peser le fardeau de la preuve tantôt sur les épaules du chargeur, tantôt sur celles du transporteur, les deux parties pouvant se renvoyer mutuellement la balle ; ce qui a fait dire à certains commentateurs que le régime de responsabilité du transporteur ressemblait à une véritable partie de « *ping-pong juridique* ». Les Règles de Rotterdam²⁰ énoncent que « *le transporteur est responsable de tout dommage subi par la marchandise pendant la période où celle-ci est sous sa responsabilité, à moins qu'il ne*

¹⁴ Art 23 al.1 Règles de Hambourg de 1978

¹⁵ Maître G. NGAMKAN, Colloque international sur les Règles de Rotterdam, Marseille 20 et 21 mai 2010.

¹⁶ Ibrahim. K. DIALLO, Colloque international de Rotterdam : Communication 21 et 22 septembre 2009 sur les « obligations et responsabilité du chargeur envers le transporteur ».

¹⁷ G. NGAMKAN « Les Règles de Rotterdam 2008 : le point de vue d'un avocat maritimiste africain », *DMF* 2014.755.

¹⁸ M. STURLEY « Les Règles de Rotterdam à la Conférence de Pékin » in *DMF* 2013 n° 745.

¹⁹ Position partagée par la doctrine majoritaire. Voir en ce sens H. CHERKAOUI « Etude comparative de la responsabilité du transporteur maritime par rapport aux Règles de Hambourg et de Rotterdam » *RAAMT* 2014 ; G. NKAMKAN, article précité. Voyons aussi J. NGUÉRÉ NTEPPÉ et Ibrahima K. DIALLO dans le colloque précité.

²⁰ Art. 17 des Règles de Rotterdam.

prouve que ni sa faute, ni celle de l'un de ses préposés n'a causé le dommage ou contribué à celle-ci ». Il faut noter comme le rappelle le Professeur Hassina CHERKAOUI²¹ que les « Règles de Rotterdam innovent par rapport aux deux autres conventions en introduisant une part de liberté contractuelle dans le régime de responsabilité du transporteur, permettant de transférer au chargeur ou au destinataire les opérations de chargement, manutention et déchargement, sous leur responsabilité ». Les Règles de Rotterdam ont donc le mérite de clarté du régime de la responsabilité qui pèse sur le transporteur contrairement aux Règles de Hambourg.

C'est sur la question de savoir laquelle des deux Conventions protège les Etats chargeurs africains dont fait partie le Togo que la doctrine africaine semble bien être divisée. Contrairement au Professeur DIALLO qui milite en faveur des Règles de Rotterdam son collègue du Maroc Hassina CHERKAOUI conclut dans un article précité que « les Règles de Rotterdam sont contraires à l'intérêt économique des Etats africains dans la mesure où elles créent un déséquilibre économique significatif entre pays armateurs et pays chargeurs ». Ce déséquilibre qui existe déjà dans les Règles de la Haye semble pour elle devenir plus significatif dans les Règles de Rotterdam et ainsi va en faveur des Etats armateurs. Philippe Bonnevie fait remarquer que « les chargeurs ont une appréciation globalement négative des Règles de Rotterdam, jugé lourd et complexe, parfois difficilement compréhensible et surtout encore très déséquilibré en leur défaveur, malgré quelques points que l'on peut considérer comme positifs ». Pour sa part, Maître G. NGAMKAN soutient que la Convention de Rotterdam « ne paraît pas devoir être regardée comme un épouvantail par les chargeurs. Bien plus, cette convention apparaît comme un texte de qualité, un texte moderne, équilibré, ménageant habilement les intérêts des transporteurs et ceux des chargeurs et destinataires, un texte réglant minutieusement bon nombre de problèmes pratiques conformément aux attentes des professionnels. Voilà pourquoi, à l'instar de l'Espagne et du Togo, nos Etats devraient la ratifier sans délai »²². Il nous revient alors de démontrer si les Règles de Rotterdam auquel le législateur togolais a décidé finalement de soumettre la responsabilité du transporteur maritime de marchandises, sont-elles véritablement en faveur de l'économie nationale du pays, bref s'il va dans l'intérêt primordial des chargeurs togolais. Dans le cas contraire, le Togo ne doit-il pas quitter les Règles de Rotterdam ou doit-on attendre que les Règles de Rotterdam nous quittent elles même dans la mesure où leur entrée en vigueur reste encore incertaine ? Pour mener à bien cette étude, nous ferons constater que traditionnellement soumise à la Charte maritime du 8 juillet 1982 (I) qui consacre des règles quasiment proches de la Convention de Bruxelles, la responsabilité du transporteur maritime en droit togolais est aujourd'hui soumise aux Règles de Rotterdam après plusieurs hésitations (II).

I - De lege lata, une responsabilité dictée par la Charte maritime de 1982

Voulant rompre avec la loi française du 2 avril 1936 et les dispositions du Livre II du Code de commerce français de 1807²³, le législateur togolais a promulgué le 08 juillet 1982, une Charte maritime dont le chapitre II, relatif au transport maritime de marchandises consacre des règles proches de la Convention de Bruxelles de 1924. Ladite Charte qui a connu des moments de gloire (A) n'a pas pu résister aux critiques de même qu'aux exigences nouvelles du transport maritime qui finalement l'ont fait sombrer en 2016 (B).

A- Les heurs de la Charte maritime de 1982

Après son accession à l'indépendance²⁴, le Togo membre de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) va mettre en place le 1^{er} grand texte qui règlera les questions maritimes. Il s'agit de l'ordonnance du 12 août 1971 portant Code de la marine marchande en République togolaise²⁵. Le législateur togolais s'est fortement inspiré de la loi française du 2 avril 1936 et par ricochet la Convention internationale de 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance dénommée Règles de Bruxelles. Pourtant aucune disposition dudit Code ne régissait la responsabilité du transporteur maritime de marchandises. Pour combler ce vide, le législateur togolais a adopté en 1982 une Charte maritime²⁶ qui réserve tout un chapitre II au transport maritime de marchandises. Composée

²¹ Etude comparative de la responsabilité du transporteur du transporteur maritime par rapport aux Règles de Hambourg et de Rotterdam ; *Revue Africaine des Affaires et des Transports*, août 2014 n° 6

²² G. NGAMKAN article précité.

²³ Le Code de commerce français a été rendu applicable au Togo par décret en date du 22 mai 1942.

²⁴ 27 avril 1960, proclamation de l'indépendance du Togo.

²⁵ JOF du 16 septembre 1971 page 461.

²⁶ Charte maritime togolaise promulguée par le décret n° 82-182/PR/MCT du 08 juillet 1982.

de sept articles²⁷, le chapitre II définit non seulement les obligations essentielles des différentes parties au contrat de transport mais aussi et surtout situe leurs responsabilités. En effet, l'article 22 dudit chapitre définit les notions essentielles du transport de marchandises par mer telles que « *le transporteur* », « *le contrat de transport* », la notion de « *marchandises* ». Le dernier alinéa de cet article circonscrit le champ d'application du contrat de transport de marchandises en précisant expressis verbis que le contrat de transport de marchandises « couvre le temps écoulé depuis la chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement au port de destination desdites marchandises ». L'article 24 dudit chapitre consacre les obligations essentielles et accessoires du transporteur maritime. Le transporteur, aux termes de cette disposition doit contrôler avant et au début du voyage, les conditions de navigabilité, s'assurer que le navire est convenablement armé et équipé. Il doit également contrôler les cales, les chambres froides et frigorifiques du navire. Bien plus le transporteur doit s'assurer si les autres parties du navire destiné au transport sont en parfaite condition de réception, de conservation et de transport de marchandises. Entre autres, le texte rappelle in fine que le transporteur doit procéder de façon appropriée et avec soin aux opérations de chargement, de manutention, de transport, de garde et de déchargement des marchandises. L'obligation de délivrance du connaissement pèse également au sens de ce texte soit sur le transporteur ou soit sur un de ses agents ou encore le capitaine sur demande du chargeur.

C'est sur les articles 23 et 24 du présent chapitre que l'on doit beaucoup s'attarder et proclamer les heurs de la Charte maritime de 1982. Tout comme la loi française du 18 juin 1966, la Charte maritime togolaise a rompu avec le mutisme de la loi du 02 avril 1936 en consacrant dans son article 23, l'obligation primordiale de due diligence du texte internationale de 1924. L'article 24 quant à lui, reproduit sous forme synthétique tous les 17 cas exceptés de la Convention de Bruxelles. Le souci de protection du chargeur ou de l'ayant droit aux marchandises a été une préoccupation du législateur togolais qui a consacré dans l'article 23 le caractère d'ordre public des règles régissant la responsabilité du transporteur maritime de marchandises²⁸. C'est certainement dans le domaine de plafonnement légal de la réparation que la Charte maritime a apporté une innovation considérable par rapport à la loi française du 02 avril 1936 qui s'appliquait au Togo. En effet, la Charte maritime togolaise du 08 juillet 1982 a adopté les deux chiffres de réparation prévus par le protocole de Bruxelles du 23 février 1968. Si la Charte maritime togolaise a connu des heurs, elle a aussi rencontré des malheurs suite aux critiques et surtout aux nouvelles exigences du monde maritime qui se sont imposées à elle (B).

B- Les malheurs de la Charte maritime de 1982.

Les toutes premières critiques ou regrets tiennent à la monnaie de référence retenue par les rédacteurs de la Charte maritime dans la limitation de responsabilité du transporteur. En effet la Charte maritime de 1982 n'a pas pris en compte la réforme monétaire internationale entreprise dès janvier 1976 par les accords de la Jamaïque. Lesdits accords ont organisé le remplacement du franc Poincaré par le DTS. Les rédacteurs de la Charte maritime de 1982 ont adopté dans les dispositions de l'article 24 alinéas 6 et 7 les taux de limitation de réparation du Protocole de Bruxelles du 23 février 1968. Le législateur togolais a donc malheureusement conservé la référence classique au franc Poincaré. Le droit français qui lui servait de modèle renvoyait quant à lui expressément aux taux de la limitation de réparation des Règles de la Haye-Visby : le Droit au Tirage Spécial (DTS).

Ensuite, l'on pourrait reprocher aux rédacteurs de la Charte maritime le manque de clarté sur la nature de la responsabilité qui pèse sur le transporteur maritime de marchandises. En effet, les rédacteurs de la Charte maritime de 1982 semblent vraisemblablement avoir opté pour un régime de responsabilité de plein droit original fondé soit sur un liste brève de cas excepté, soit sur l'institution de la longue liste de cas excepté de la Convention de Bruxelles de 1924. Les rédacteurs de la Charte togolaise ont introduit un nouveau cas excepté à côtés des 17 cas exceptés de la Convention de Bruxelles. Il s'agit de l'arrimage défectueux. Cette innovation est sans doute inutile dans la mesure où l'article 23 de la même Charte impose en son alinéa 2 au transporteur maritime de soigner le chargement, la manutention, la garde et le déchargement de la marchandise. Pour la doctrine, et notamment M. D'Almeida²⁹, il y a lieu de supprimer ce cas excepté « *d'autant plus qu'en droit français et anglais la faute d'arrimage est considérée comme une faute commerciale et non nautique* ».

Enfin, les grandes évolutions intervenues dans le monde maritime en général et dans le transport

²⁷ Articles 23 à 28 de la Charte maritime de 1982.

²⁸ Article 23 alinéas 15 et 16 de la Charte maritime de 1982.

²⁹ « Responsabilité du transporteur maritime en droit togolais comparé au droit français », Thèse Droit Aix-Marseille.

maritime en particulier incitent à une relecture de la Charte. Le CTMM de 1971, vieux de plus de 43 ans ainsi que la Charte maritime de 1982 de plus de 34 ans ne répondent plus totalement à l'ampleur des activités maritimes et à l'évolution technologique enregistrée dans le transport maritime. L'étude diagnostique menée à cet effet a permis de relever que plusieurs dispositions sont dépassées par l'évolution du droit maritime. De même, les conventions maritimes ratifiées par le Togo n'y sont pas prises en compte. Conscient de cette nécessité de mettre à jour le code de la Marine Marchande ainsi que la Charte maritime de 1982, le conseil des ministres togolais a adopté en 2014³⁰ un avant-projet de loi portant NCTMM. Cet avant-projet après plusieurs modifications a été adopté à l'unanimité des députés réunis en session extraordinaire le 28 juillet 2016. Ce nouveau code est en adéquation avec les actes uniformes de l'OHADA³¹ et les conventions maritimes élaborées sous l'égide des Nations Unies et l'Organisation Maritime Internationale. Il a le mérite de précéder le Code communautaire de l'UEMOA³² en cours d'élaboration et qui prendra en compte tous les codes de la marine marchande des pays côtiers de l'union. Le nouveau texte de 2016 rompt avec la Charte maritime de 1982 et aligne finalement la responsabilité du transporteur maritime sous les Règles de Rotterdam.

II - De lege feranda, une responsabilité finalement soumise aux Règles de Rotterdam

Après plusieurs hésitations entre Convention de Hambourg de 1978 et Règles de Rotterdam (A), les rédacteurs du NCTMM ont décidé de couler la responsabilité du transporteur maritime dans les moules des Règles de Rotterdam (B).

A- L'hésitation entre Convention de Hambourg et Règles de Rotterdam

Aux termes des dispositions de l'article 512 de l'avant-projet de loi de 2014 portant NCMMT, la responsabilité du transporteur de marchandises par mer et du chargeur « *est celui régit par la Convention des Nations Unies sur le transporteur de marchandises par mer 1978* ». Cette volonté du législateur togolais de couler la responsabilité du transporteur maritime de marchandises dans les Règles de Hambourg paraît à première vue étonnant mais en réalité elle semble justifiée.

1- Le choix des Règles de Hambourg dans l'avant-projet de 2014.

Depuis 2014 une évolution considérable s'est amorcée dans l'arsenal juridique togolais. Conscient de la nécessité de mettre à jour le CMMT de 1971, vieux de plus de 41 ans et qui ne répond plus aujourd'hui à l'ampleur des activités maritimes et à l'évolution technologique enregistrées dans ce domaine, le conseil des ministres togolais a adopté un avant-projet de loi de 2014 portant NCMMT. Ce nouveau texte avait pour but de réorganiser en profondeur l'instrument juridique qui régit les activités s'exerçant en mer notamment le commerce, la pêche, la navigation de plaisance et l'installation des plates-formes de recherches pétrolières. L'article 512 du Chapitre 2 « *contrat de transport de marchandises* » de l'avant-projet de loi de 2014 portant NCMMT énonce expressément que la responsabilité du transporteur et du chargeur « *est celui régit par Convention des Nations Unies sur le transporteur de marchandises par mer 1978* ». Cette convention dénommée Règles de Hambourg est entrée en vigueur le 1er novembre 1992. Sans préjuger de la qualité intrinsèque des normes juridiques concernées, on peine comme le soulève le Pr. K. DECKON, « *à comprendre la proposition du rédacteur de l'avant-projet de loi portant Code de la marine marchande au Togo. À l'époque de l'élaboration de cet avant-projet, on était en 2014 et le Togo n'était pas partie aux Règles de Hambourg. Il ne l'est d'ailleurs toujours pas de nos jours. Le seul argument en faveur d'un tel choix est peut-être l'entrée en vigueur de ces règles depuis le 1er novembre 1992.* »³³

Les Règles de Hambourg ont adopté une nouvelle approche de la responsabilité du transporteur maritime au profit du chargeur. Le Togo comme la plupart des autres pays africains en voie de développement est une nation chargeur. Les Règles de Hambourg accordent plus de protection aux chargeurs contrairement à la Charte maritime de 1982 qui n'est qu'une transposition quasi-totale des Règles de Bruxelles en droit interne togolais. La Convention de Hambourg impose par exemple au

³⁰ Conseil des ministres du 24 décembre 2014 : adoption de l'avant-projet portant réforme du code de la marine marchande en République togolaise.

³¹ OHADA (Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires) créée par le traité de Port Louis, du 17 octobre 1993 révisé au Québec en 2008. Il regroupe à l'heure actuelle 17 Etats africains dont le Togo. Pour plus de précisions voir www.ohada.com.

³² UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest Africaine) créée par le traité du 10 janvier 1994 de Dakar.

³³ K. Deckon et D. Deckon : « TOGO : l'application des Règles de Rotterdam à la responsabilité du transporteur maritime de marchandises » www.actualitesdudroit.fr, *Wolters kluwer*, article paru le 15 novembre 2017. Rubrique « Droit africain » de la revue Lamyline

transporteur, la responsabilité de prouver que toutes les mesures raisonnables possibles ont été prises pour éviter le dommage les pertes, le retard plutôt que d'obliger le demandeur ou le chargeur à prouver la négligence du transporteur. Elle double également le délai d'action en responsabilité contre le transporteur. Au regard de tout, il nous semble bien clair que c'est cette vertu protectrice des Règles de Hambourg à l'égard des chargeurs qui justifie leurs choix par les rédacteurs togolais de l'avant-projet de 2014.

2- L'abandon des Règles de Hambourg au profit des Règles de Rotterdam dans le texte final.

Le Togo n'est pas partie à la Convention de Hambourg contrairement aux autres Etats Chargeurs qui l'ont ratifié et introduite dans leur droit interne³⁴. Pourquoi faut-il décider de soumettre la responsabilité du transporteur maritime de marchandises à une Convention que l'on n'a ni signé ni ratifié ? Au regard des principes du droit international public, il semble que le Togo devrait ratifier en bonne et due forme la Convention de Hambourg avant l'entrée en vigueur de l'avant-projet de 2014. Soit le Togo ne la ratifiera pas et malgré tout les Règles de Hambourg s'appliqueront dans la mesure où on ne peut supposer qu'il y a acceptation de la Convention puisque le droit international public n'exige pas une forme particulière pour les acceptations. Plus complexe, le Togo a ratifié en bonne et due forme les Règles de Rotterdam. Cette ratification étant antérieure à l'avant-projet de 2014, il paraît moins cohérent de soumettre la responsabilité du transporteur maritime à la Convention de Hambourg. Le retour à la cohérence suppose que le Togo renonce aux Règles de Rotterdam et ratifie celles de Hambourg. A défaut, il renoncera de soumettre la responsabilité du transporteur de marchandises aux Règles de Hambourg en laissant place aux Règles de Rotterdam. C'est finalement cette solution qui a été approuvée par le législateur togolais de 2016. Certains commentateurs ont justifié ce délaissement par le fait que les Règles de Hambourg ne paraissent pas intéresser le gouvernement togolais. Ainsi dans un article récent, le Professeur K. Deckon et Maître D. Deckon rappellent que « *si le Togo avait voulu être partie à la Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer de 1978, il l'aurait pu, car il a accédé depuis 1960 à l'indépendance* »³⁵

B- Une responsabilité projetée sous la Convention de Rotterdam : Un fruit du nouveau Code de la marine marchande de 2016.

Contrairement à l'article 512 de l'avant-projet de loi de 2014 qui énonce expressément que la responsabilité du transporteur et du chargeur « *est celui régit par la Convention des Nations Unies sur le transporteur de marchandises par mer 1978* » appelée Règles de Hambourg, l'article 396 de nouveau code togolais de la marine marchande³⁶ se borne à énoncer que « *le régime de responsabilité du transporteur et du chargeur est celui régi par la convention internationale des Nations Unies sur le contrat international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer de 2008* ». Sans doute l'on doit se poser la question de savoir ce qui pourra justifier un tel changement. Est-il opportun ? Les Règles de Rotterdam protègent-elles au mieux les intérêts des chargeurs togolais ? A priori il semble bien logique de soumettre la responsabilité du transporteur maritime à une convention à laquelle l'on a pris part et ratifié que de la soumettre à un texte que l'on n'a ni signé, ni ratifié. Ceci pourrait justifier ce changement. Toutefois, les rédacteurs du nouveau code togolais de la marine marchande togolaise ne pouvaient-ils pas faire mieux en ratifiant simplement les Règles de Hambourg. Si c'est l'hypothèse de recherche de cohérence et logique dans la rédaction du nouveau texte qui justifie un tel changement, elle n'est pas à elle seule suffisante et semble peu convaincante.

1- Les Règles de Rotterdam sont-elles plus favorables à l'économie nationale togolaise ?

La doctrine africaine est divisée sur la question³⁷. L'élément fondamental des Règles de Rotterdam réside dans la responsabilité du transporteur maritime dont le fondement réside bien évidemment d'un système de répartition du fardeau de la preuve entre les parties au contrat de transport³⁸. Dans les Règles de Rotterdam, la recherche d'un équilibre entre les intérêts des Etats chargeurs et ceux des Etats transporteurs ou armateurs constituait une priorité. C'est pour donner comme l'avait affirmé

³⁴ Le Sénégal a ratifié la Convention de Hambourg le 17 mars 1986 en l'introduisant dans son nouveau code de la marine marchande intervenue par voie législative le 16 août 2002. La loi n° 80-33 du 28 mai 1980 a rendu applicable à la Convention de Hambourg en Tunisie.

³⁵ K. Deckon et D. Deckon : « TOGO : l'application des Règles de Rotterdam à la responsabilité du transporteur maritime de marchandises » www.actualitesdudroit.fr, *Wolters kluwer*, article paru le 15 novembre 2017.

Rubrique

³⁶ Loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant code de la marine marchande.

³⁷ Doctrine favorable aux Règles de Rotterdam (Ibrahim Khalil Diallo, Gaston NGANKAM...), doctrine défavorable : Hassina CHERKAOUI.

³⁸ Art. 17 Règles de Rotterdam.

l'avocat maritimiste Gaston NGAMKAN³⁹ « un coup de semonce à la confusion ainsi créée par les Règles de la Haye Visby et celles de Hambourg, mais aussi pour moderniser la législation maritime internationale par la prise en compte du développement époustouflant du transport multimodale transmaritime et l'utilisation de plus en plus fréquente des documents de transport électrique que la communauté maritime a décidé d'élaborer un document d'harmonisation universelle, acceptable, un texte composite de transaction qui essaierait de réconcilier les tenants des Règles de la Haye et ceux des Règles de Hambourg ». Sur le principe de la responsabilité du transporteur, les Règles de Rotterdam énoncent que « le transporteur est responsable de tout dommage subi par la marchandise pendant la période où celle-ci est sous sa responsabilité, à moins qu'il ne prouve que ni sa faute, ni celle de l'un de ses préposés n'a causé le dommage ou contribué à celle-ci ». Ainsi, le régime de la responsabilité adopté par les Règles de Rotterdam est basé sur la faute dont le transporteur est présumé et dont il peut s'exonérer par un système d'énumération d'un nombre important de cas exceptés, ce qui déroge totalement aux Règles de Hambourg.

Les Règles de Rotterdam permettent de renverser, comme celle de Bruxelles, le fardeau de la preuve sur le chargeur. Il faut noter comme le rappelle le Prof. H. CHERKAOUI⁴⁰ que les « Règles de Rotterdam innovent par rapport aux deux autres conventions en introduisant une part de liberté contractuelle dans le régime de responsabilité du transporteur, permettant de transférer au chargeur ou au destinataire les opérations de chargement, manutention et déchargement, sous leur responsabilité ». Les Règles de Rotterdam ont donc le mérite de clarifier le régime de la responsabilité qui pèse sur le transporteur contrairement aux Règles de Hambourg. Bien plus les Etats africains ont contribué très largement avec d'autres à obtenir que les Règles de Rotterdam⁴¹ retiennent le principe d'une responsabilité pour faute prouvée contre le chargeur en leur place d'une présomption de faute.

L'une des grandes faiblesses des Règles de Rotterdam pour les chargeurs africains, se retrouve comme le rappelle le Professeur Ibrahim K. DIALLO⁴² « dans la consécration de la liberté contractuelle surtout quand elle concerne l'exécution des obligations du transporteur ». En effet, si les opérations de chargement et de déchargement incombent toujours en principe au transporteur⁴³, les parties peuvent cependant décider par convention spéciale de faire peser sur le chargeur ou le destinataire des obligations habituellement dévolues au transporteur: le chargement, de la manutention, de l'arrimage et du chargement⁴⁴. La tradition maritime a toujours fait peser sur le transporteur de marchandises les obligations du chargement, de déchargement, tout au moins en droit conventionnel. Ceci n'a jamais été démenti par les Règles de la Haye⁴⁵, ni par celle de Visby, encore moins les Règles de Hambourg⁴⁶.

Pourtant il faut constater que les Règles de Rotterdam sont meilleures pour les chargeurs que celles de Hambourg. Contrairement au Professeur DIALLO, son collègue du Maroc, H. CHERKAOUI conclut dans son article précité que « les Règles de Rotterdam sont contraires à l'intérêt économique des Etats africains dans la mesure où elles créent un déséquilibre économique significatif entre pays armateurs et pays chargeurs ». Ce déséquilibre qui existe déjà dans les Règles de la Haye semble plus significatif dans les RR et ainsi va en faveur des Etats armateurs.

2- Pourquoi délaissier alors les Règles de Hambourg ?

Les Règles de Hambourg ne sont pas aussi claires quant au régime ou fondement de la responsabilité du transporteur. Ceci est encore l'objet de débats entre les partisans de la présomption pour faute et les tenants de la présomption de responsabilités. Comme la relevé Maître G. NGAMKAN⁴⁷, les Règles de Rotterdam définissent « clairement les obligations du transporteur maritime, au contraire des Règles de Hambourg qui y gardent un mutisme coupable. Et c'est assurément l'un des progrès remarquables réalisés par la nouvelle convention. En effet, en déterminant la période de responsabilité du transporteur, laquelle va de la prise en charge jusqu'à la livraison des marchandises, les auteurs des Règles de Hambourg dont l'attention s'était focalisée essentiellement sur les questions de responsabilité avaient omis de fixer des bornes juridiques intangibles à cette période, bornes qui empêcheraient le transporteur de se délester de sa responsabilité pour les opérations de chargement

³⁹ Maître Gaston NGAMKAN, colloque international sur les Règles de Rotterdam, Marseille 20 et 21 mai 2010.

⁴⁰ Etude comparative de la responsabilité du transporteur du transporteur maritime par rapport aux Règles de Hambourg et Règles de Rotterdam, *Revue Africaine des Affaires et des Transports*, aout 2014 n° 6 page 21

⁴¹ Art. 30 Règles de Rotterdam.

⁴² Colloque du 21 septembre 2002 à Rotterdam, communication du Pr. Ibrahima K. DIALLO sur les « obligations et responsabilités du chargeurs envers le transporteur ».

⁴³ Art. 13 Règles de Rotterdam.

⁴⁴ Art. 13 § 2 Règles de Rotterdam.

⁴⁵ Art 3 §2 Règles de Bruxelles 1924.

⁴⁶ Art. 14 Règles de Hambourg.

⁴⁷ G. NGAMKAN « Les Règles de Rotterdam : Le point de vue d'un avocat martiniste africain », *DMF* 2014.756.

et de déchargement, opérations ô combien risquées pour les marchandises, dès lors que c'est pendant cette phase du transport que la plupart des dommages surviennent aux marchandises. Et c'est là un péché fondamental ».

D'après les énonciations du premier paragraphe de l'article 5 des Règles de Hambourg, « *le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve lui-même, ses préposés ou mandataire ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences* ». Doit-on douter que la responsabilité qui pèse sur le transporteur maritime au sens de ce texte est une responsabilité à base de faute présumée ? La réponse négative semble s'imposer a priori. Il faut déduire de ce texte que lorsque le transporteur maritime manque à ses obligations contractuelles, il est présumé immédiatement en faute. Il ne peut se libérer qu'en prouvant que lui-même, ses préposés ou mandataires n'ont commis aucune faute puisqu'il a au sens de l'article 5§1 in fine « pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences ».

Se fondant sur cette disposition, le Doyen Rodière estime que le transporteur n'est pas obligé de démontrer que le dommage ne lui est pas imputable. Il ne lui est conséquemment pas imparté de démontrer la cause du dommage. De ce constat, il ressort que le système de responsabilité du transporteur maritime défini par les Règles de Hambourg s'oppose à la responsabilité de plein droit. Il est juste requis du transporteur maritime qu'il établisse qu'il a pris toutes les mesures raisonnables pour éviter l'évènement dommageable et ses conséquences. En clair, il doit seulement prouver sa diligence pour que sa responsabilité puisse être déchargée. Ce qui correspond bien à un régime de présomption pour faute ou de négligence. Ce nouveau régime a reçu l'onction de la majorité de la doctrine⁴⁸. C'est dans cette logique que Mme M. Rémond-Gouilloud affirme que le régime de responsabilité résultant de l'article 5§1 serait fondé sur une présomption de faute et non de responsabilité⁴⁹. Ce nouveau régime d'ailleurs est renforcé et clarifié par le Consensus annexé aux RH. En effet, il résulte dudit consensus que « *la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale, la charge de la preuve incombe au transporteur, mais que dans certains cas, les dispositions de la Convention modifie cette règles* »⁵⁰. Malgré le fait que les dispositions de ce consensus clarifient bien le nouveau régime de la responsabilité du transporteur, certains esprits éclairés en doutent encore. En effet, pour les Pr. Bonassies et Scapel⁵¹, on ne peut expliquer le régime de la responsabilité du transporteur en se fondant sur un consensus alors même que la valeur juridique de ce consensus est nulle en contemplation de l'article 5 de la Convention, intitulé « *fondement de la responsabilité* ». Il s'agit pour eux sans doute là « *d'une concession maladroite faite in extremis pour calmer les appréhensions des juristes de common law à l'égard de la « strict liability » inauguré par le texte nouveau* ». Pour une autre partie de la doctrine, la présomption de responsabilité demeure le fondement de la responsabilité du transporteur maritime dans les Règles de Hambourg. MM. Sériaux et Bokalli s'affichent comme défenseurs de cette conception. Ils se fondent aussi sur les énonciations du même article 5§1 des RH. De l'avis de Sériaux, approuvé par Bokalli⁵², il ressort de ce texte que « *le transporteur qui veut s'exonérer à deux preuves à rapporter : d'une part l'existence d'un évènement précis qui a causé le dommage, d'autre part sa diligence pour éviter l'évènement dommageable ou ses conséquences* »⁵³. Ainsi lorsqu'il s'agit d'une responsabilité présumée, on attend du transporteur de faire échec à la mise en œuvre de sa responsabilité qu'il démontre non seulement la cause du dommage mais aussi qu'il fasse la preuve de sa conduite diligente. Il apparaît pour eux que ce sont les deux conditions qui caractérisent la présomption de responsabilité qui se trouvent définie : La preuve de la cause du dommage et celle de la non-imputabilité. Ces auteurs ne font remarquer qu'en pratique, le transporteur qui souhaite s'exonérer établi généralement en rapportant la preuve de sa diligence, la cause du dommage. Bien plus, les Professeur Bonassies et Scapel voient dans l'article 5§1 une responsabilité de plein droit et non une présomption pour faute par analogie avec la Convention de Varsovie du 12 Octobre 1929 pour

⁴⁸ Ph. DELEBECQUE, « Droit maritime », Dalloz p. 456 – A. MONTAS « Droits Maritimes » 3^{ème} éd., Dalloz Action, p. 523. Hassina CHERKAOUI « étude comparative de la responsabilité du transporteur maritime par rapport aux Règles de Hambourg et de Rotterdam » dans Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, Aout 2014, n° 6 p. 21.

⁴⁹ M. RÉMOND-GOUILLOUD, « Droit maritime », Pédone, 1993, n° 592 page 382.

⁵⁰ Consensus adopté par « la conférence des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer » document annexé aux Règles de Hambourg 1978.

⁵¹ Traité de droit maritime, LGDJ, n° 1064, page 724.

⁵² Voir E. BOKALLI, loc. cit, note 103, 241.

⁵³ Alain SÉRIAUX, La faute du transporteur, Paris, Economica, 1984, n° 104, p. 71.

l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Il semble donc que c'est cette confusion sur le régime de la responsabilité du transporteur maritime dans les Règles de Hambourg, ce mutisme sur les obligations du transporteur maritime de marchandises, ainsi que la recherche d'une cohérence dans la rédaction du nouveau texte qui justifient cette prééminence accordée aux Règles de Rotterdam sur les Règles de Hambourg dans la législation togolaise. Malheureusement, les Règles de Hambourg semblent protéger au mieux les intérêts des chargeurs togolais. Le régime de la responsabilité consacré dans les Règles de Rotterdam se traduit par un jeu de ping-pong qui finit par favoriser le transporteur à tous les coups⁴.

Conclusion

Au terme de cette étude, il apparaît clairement que le régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises dans la législation togolaise a connu une évolution spectaculaire entre 2014 et 2016. Les dispositions de l'article 512 de l'avant-projet de loi de 2014 et celles de l'article 396 de NCTMM le témoignent bien. Après l'abandon de la Charte maritime de 1982, compte tenu de son inadéquation avec les exigences actuelles du transport maritime de marchandises, les législations maritimes internationales notamment les Règles de Hambourg et celles de Rotterdam sur le contrat de transport international de marchandises effectuée entièrement ou partiellement par mer, ont été invités à gouverner le régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises au Togo. Les Règles de Hambourg qui ont convaincu les rédacteurs de l'avant-projet de loi de 2014, ont finalement sombré devant les Règles de Rotterdam dans le texte final de 2016. Les régimes de responsabilité du transporteur maritime adoptés dans les Règles de Hambourg semblent être flous. Il semble d'ailleurs que c'est cette confusion sur le régime de la responsabilité du transporteur maritime dans les Règles de Hambourg, son mutisme coupable sur les obligations du transporteur maritime de marchandises, ainsi que la recherche d'une cohérence dans la rédaction du nouveau texte qui justifient cette prééminence accordée aux Règles de Rotterdam sur les Règles de Hambourg dans la législation nouvelle. Malheureusement, les Règles de Hambourg semblent protéger au mieux les intérêts des chargeurs togolais. Le régime de la responsabilité consacré dans les Règles de Rotterdam se traduit par un jeu de pingpong qui finit par favoriser le transporteur à tous les coups. L'une des grandes faiblesses des Règles de Rotterdam pour les chargeurs africains, se retrouve « *dans la consécration de la liberté contractuelle surtout quand elle concerne l'exécution des obligations du transporteur* ». L'avenir des Règles de Rotterdam est encore incertain ; le Togo ne doit-il pas au regard des intérêts des chargeurs qui semblent être plus en jeu dans les Règles de Rotterdam que dans celles Hambourg quitter cette convention ? Nous devons ratifier les Règles de Hambourg plus protectrices de nos intérêts et maintenir l'évolution amorcée dans l'avant-projet de 2014.

⁴ Hassina CHERKAOUI article précité page 21.