

# **LES PAYS AFRICAINS FACE A L'EVOLUTION DU DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR MER\***

Par

**Joseph NGUENE NTEPPE**

*Doctorant en Droit*

*Chercheur Associé au Centre de Droit Maritime et Océanique-Université de Nantes  
Chargé de Travaux dirigés à l'Université de Douala (Cameroun)*

## **Introduction**

Les transports maritimes s'inscrivent dans un cadre juridique et un contexte politique et économique spécifiques dont les influences réciproques expliquent l'évolution de la codification de la matière. L'activité de transport maritime a toujours, même aux époques les plus anciennes, présenté un caractère éminemment international et est ainsi vouée à un développement dans une dimension dépassant les Etats<sup>1</sup>.

En effet, la place primordiale occupée par le secteur maritime dans les échanges mondiaux d'une manière générale et les pays en voie de développement (PVD) en particulier n'est plus à démontrer: au moins 75% des échanges du commerce international passent par voie maritime et dans les PVD, ce chiffre atteint 95%<sup>2</sup>. Très vite donc, les transports maritimes seront perçus comme un important problème de développement<sup>3</sup>, de même que l'ont à juste titre soutenu certains spécialistes de l'économie des transports, "aujourd'hui, il ne peut y avoir de développement de l'économie internationale sans le concours des transports maritimes"<sup>4</sup>. Il apparaît donc que le rayonnement économique et même politique des nations dépend largement du dynamisme de leurs transports maritimes<sup>5</sup>. Mais ce dynamisme ne se

---

\*Cet article été a publié à la Revue Congolaise des Transports et des Affaires Maritimes, n°4, janvier-juin 2006, PP. 67 à 83.

<sup>1</sup> ALTER, Michel, "La convention sur les transports de marchandises par mer (Règles de Hambourg)", JDI, 1979, P.794 ; V. même auteur, Droit des transports terrestres, aériens et maritimes internes et internationaux, 3è éd., Dalloz, Paris, 1996, P.20.

<sup>2</sup> BAUCHET, Pierre, Les transports internationaux dans l'économie mondiale, Economica, Paris, 1998, cité par NDEDE, Martin, "La construction du droit des transports en Afrique, in Mélanges offerts à Pierre Bonassies, éd. Moreux, Paris, 2001, P.240.

<sup>3</sup> Préface de Georges ABISAAB sur la thèse de doctorat publiée de Georges ASSONTIS, "Réglementation des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED", PUF, Paris 1991.

<sup>4</sup> BOYER, Albert, Les transports maritimes, Que sais-je?, PUF, paris, 1973, P.100.

<sup>5</sup> BERNADET, Maurice et LASSERE Jean-Claude, Le secteur des transports,, Economica, Paris, 1985, 277.

réduit pas seulement à la maîtrise des moyens technologiques -notamment la détention d'une flotte marchande impressionnante-, mais il suppose aussi le contrôle de l'ordre juridique car traditionnellement, les Etats s'appuient sur le droit en vigueur pour une meilleure défense de leurs intérêts sur le plan international. La maîtrise des échanges internationaux passe donc aussi par celle des instruments juridiques qui les règlementent. Cette réalité est particulièrement bien vécue dans les transports maritimes<sup>6</sup>.

On peut donc comprendre le bien fondé de la bataille juridique Nord-Sud observée dans l'évolution du droit maritime international. Les PVD, soucieux de leur développement économique après leur accession à l'indépendance et conscients des enjeux juridiques de celui-ci, vont énergiquement exiger une modification du droit maritime international classique qui leur avait été imposé et où le déséquilibre leur paraissait le plus flagrant. Cette pression conduira à la construction d'un nouvel ordre juridique international dans le domaine des transports maritimes marqué précisément par l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le Droit des transports de marchandises par mer adoptée le 31 mars 1978 et encore appelée "Règles de Hambourg"<sup>7</sup>.

Aujourd'hui encore, ce mouvement de réforme du droit des transports maritimes suit son cours. La problématique de l'uniformisation du droit maritime international reste d'actualité à l'heure où se trouve en discussion au sein de la Commission des Nations Unies pour le Droit du Commerce International (CNUDCI) un projet de nouvelle convention sur le transport des marchandises par mer<sup>8</sup>.

Dans le cadre de notre étude, il sera question d'étendre une réflexion sur la situation juridique des Etats africains au regard du droit maritime international actuel et à venir. Une double démarche rétrospective et prospective sera donc adoptée dans l'élaboration de ce travail. Un premier regard sera jeté sur l'état actuel du droit maritime international applicable dans les pays africains d'une part, puis un second sera consacré à une lecture africaine de la

---

<sup>6</sup>C'est ainsi que, de manière classique, les Etats industrialisés de tradition maritime, mieux implantés dans le marché des transports maritimes peuvent aisément défendre leurs intérêts en s'appuyant sur l'ordre juridique qu'ils ont établi, en l'occurrence La convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissements.

<sup>7</sup> Sur cette question, V. notamment: NDENDE, Martin, « Le nouvel ordre juridique international : histoire d'un mythe... », Revue congolaise des transports et des affaires maritimes, 2005, n°2, p.21 ; PHILIP, Christian, "Souveraineté, intérêts économiques et coopération dans le droit international des transports", in Société française pour le Droit international (SFDI), Colloque du Mans, Aspects actuels du Droit international des transports, éd. Pédone, Paris, 1981, P.29. ; NGNINTEDEM, Jean-Claude, "Le nouvel ordre maritime international et les pays en voie de développement: bilan d'une participation à l'œuvre normative internationale", ADMO, 2005, p. 125 et s.; DU PONTAVICE Emmanuel, "Etat actuel et avenir du droit maritime", ADMA, 1993, p.47 et s.; ; ASSONTIS, Georges, Thèse op. cit. ; LOPUSKI, Jean, "Les principales lignes d'évolution du droit maritime privé: l'influence exercée par la pression des pays en développement", DMF, 1987, p. 17 et s. ; RODIERE ( René), Traité Général de Droit Maritime, T.2, Les contrats de transport de marchandises, Dalloz, Paris, 1968, n°38, p.171, mise à jour en 1978.

réunification en perspective du droit maritime international. En effet, tel qu'il est en vigueur dans les pays africains, ce droit n'est que relativement satisfaisant ( I ). A cette satisfaction limitée, s'ajoutent l'incertitude et l'inquiétude face au droit en projet contenu dans le projet CNUDCI auquel il conviendra de jeter un regard (II).

## **I- L'ETAT DE SATISFACTION LIMITEE DU DROIT MARITIME INTERNATIONAL EN VIGUEUR DANS LES PAYS AFRICAINS**

Signalons d'entrée de jeu que nos propos seront limités au droit des transports maritimes de marchandises. Sur cette question, il est à noter que si la bataille juridique menée par les PVD pour la construction d'un nouvel ordre juridique international intéressait bien directement et pleinement l'Afrique, tous les pays africains n'ont jusqu'à nos jours pas suivi ce noble mouvement. Aussi peut-on relever un nombre important d'Etats africains encore liés par le régime classique de la convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissements.

Par ailleurs, même dans les Etats ayant intégré le nouveau régime issu des Règles de Hambourg dans leur ordre juridique interne, la réception de ce nouveau droit s'est faite de façon lacunaire. Bref, il y a lieu de dire que la satisfaction limitée invoquée dans cette partie résulte d'une part de la subsistance dans certains pays africains du droit international classique ( A ) et d'autre part de l'intégration imparfaite du droit international moderne ( B ).

### ***A- L'étonnante subsistance du droit international classique : application de la Convention de Bruxelles de 1924***

Il est tout à fait très étonnant de se rendre compte que certains pays africains demeurent jusqu'à nos jours liés par la seule Convention de Bruxelles comme droit international applicable, en dépit du déséquilibre prôné par ce texte, au détriment des Etats chargeurs, catégorie dans laquelle il convient de classer la quasi-totalité des Etats africains.

Les pays africains concernés sont ceux qui, ayant intégré la Convention de Bruxelles dans leur droit positif, n'ont pas voulu, jusqu'à nos jours, ratifier les Règles de Hambourg. Il s'agit notamment des pays suivants: Algérie, Angola, Cap vert, Ghana, Côte d'Ivoire

---

<sup>8</sup> Pour désigner ce projet dans les développements qui suivent, nous parlerons simplement de Projet CNUDCI.

Madagascar, Maurice, Mozambique, Seychelles, Somalie, Zaïre<sup>9</sup>. On retrouve sur cette liste certains pays dont le dynamisme du secteur maritime permet de classer parmi les piliers en Afrique. C'est notamment le cas de la Côte d'Ivoire. La justification généralement donnée en faveur de cette résistance de la Côte d'Ivoire est que ce pays a une flotte maritime commerciale importante et par conséquent ne désire pas perdre les avantages que la convention de 1924 donne aux armateurs, notamment quand l'armateur est l'Etat<sup>10</sup>. C'est également le cas de certains autres PVD tel que l'Inde. Mais au regard des multiples difficultés économiques que connaît actuellement l'Etat en Afrique (et la Côte d'Ivoire davantage), cette raison sera-t-elle encore valable ? Et notamment lorsque, face à la rude concurrence observée dans le marché maritime, l'Etat défaillant ne pourra plus soutenir sa flotte commerciale<sup>11</sup>. A notre sens, cette conservation du droit international classique est inopportune et anachronique d'autant plus que non seulement les pays africains n'ont pas participé à sa construction, mais aussi pour la plupart, son application leur a été quasiment imposée par le colonisateur.

### **1- La passivité dans la construction du droit international classique**

En réalité, le droit issu de la Convention de Bruxelles de 1924 s'est construit sans les pays africains et autres PVD. En effet, sur le plan institutionnel, le Comité Maritime International (CMI) est resté pendant longtemps, l'unique organe œuvrant pour l'unification du droit maritime, du moins en ce qui concerne le droit privé<sup>12</sup>. Or à l'époque de l'élaboration de la Convention de Bruxelles de 1924, les pays africains et autres pays en développement n'étaient quasiment pas représentés au sein de cet organe. Dès lors on peut comprendre pourquoi ils ne se reconnurent pas plus tard -notamment après leur accession à l'indépendance- dans cette législation à l'élaboration de laquelle ils n'avaient pas participé<sup>13</sup> et manifestement protectrice des intérêts des armateurs: en effet, au moins 17 cas exceptés nommés sont prévus par la Convention de Bruxelles, susceptibles d'exonérer facilement le transporteur maritime de sa responsabilité.

---

<sup>9</sup> V. Comité Maritime international, "L'état des ratifications des conventions de droit maritime", mise à jour au 23 novembre 2005, in [www.comitemaritime.org/ratific/uninat/uni02.html](http://www.comitemaritime.org/ratific/uninat/uni02.html)

<sup>10</sup> DU PONTAVICE, Emmanuel, op. cit., ADMA, p.47 et s.

<sup>11</sup> NDENDE, Martin, « Les armements d'Etat et leur participation au transport maritime », Thèse de Doctorat, Brest, 1990.

<sup>12</sup> ALTER, Michel, Droit des transports op. cit., p.75; BAUCHET Pierre, L'économie des transports internationaux de marchandises, air et mer, Economica, Paris, 1982, p.394.

<sup>13</sup> NGNINTEDEM, Jean-Claude, op. cit., pp. 22 et 24.

Par ailleurs, c'est aussi en raison de ce défaut de représentativité que, sur le plan institutionnel, les PVD ont exigé le transfert de la compétence normative pour la construction du nouveau droit maritime international aux Nations Unies où ils pouvaient bénéficier des meilleures conditions pour tenter d'imposer leur point de vue<sup>14</sup>. Adoptée le 31 mars 1978 à Hambourg et entrée en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1992, la Convention internationale sur le transport des marchandises par mer (Règles de Hambourg) est une œuvre conjointe de la CNUCED et la CNUDCI, organismes spécialisés des Nations Unies.

A cette passivité dans le cadre de l'élaboration de la convention de Bruxelles, s'ajoute son application presque forcée aux pays africains.

## **2- La passivité dans l'intégration du droit international classique dans les ordres juridiques internes des Etats africains.**

Il est aussi important de relever que pour bon nombre d'Etats africains ayant intégré la convention de Bruxelles de 1924 dans leur ordre juridique interne, cette intégration n'avait pas obéi aux règles et coutumes de droit international public relatives à l'introduction des traités dans l'ordre juridique interne d'un Etat et dominées depuis toujours par le principe de la liberté. En effet, l'application d'un traité international à un Etat est en principe le résultat de la volonté librement exprimée par celui-ci, qui prend généralement la forme de la ratification<sup>15</sup>. Mais en pratique, l'intégration de la Convention de Bruxelles dans les législations africaines a souvent découlé soit de la volonté unilatérale de la puissance coloniale, soit du principe de la « continuité législative » ou « succession législative », et plus rarement à l'initiative des jeunes Etats devenus indépendants<sup>16</sup>.

Cette fausse note supplémentaire devrait aussi constituer un motif d'interrogation des pays africains encore et uniquement liés par la Convention de Bruxelles.

Mais la situation dans les Etats ayant intégré les Règles de Hambourg dans leur droit positif n'est, quant à elle pas non plus absolument satisfaisante.

---

<sup>14</sup> ALTER, Michel, op.cit.,JDI, p.75 ; V. BAUCHET, Pierre, L'économie des transports internationaux de marchandises, op. cit., p.403 ; RODIERE, René,Traité op. cit., T.1, Introduction-l'armement ,1976,n°54 et s.pp.101 et s. mise à jour en 1978 ; BERTHOUD, Paul, « Les transports maritimes dans le dialogue Nord-Sud », in SFDI, Colloque du Mans op. cit., p.85.

<sup>15</sup> Sur cette question, V. notamment: NGUYEN QUOC DIHN, DAILLIER, Patrick et PELLET Alain, Droit international public, 7è éd., LGDJ, Paris, 2002, n°146 et s., p.229 et s.; REUTER, Paul, Introduction au droit des traités, PUF, Paris, 1985, p.56 et s.

## ***B- L'intégration imparfaite du droit international moderne***

Elle est due à deux faits majeurs: d'abord, la réception manifestement lacunaire des Règles de Hambourg, puis leur application parfois imparfaite.

### **1- La réception lacunaire des Règles de Hambourg dans l'ordre juridique interne**

Les Règles de Hambourg, faut-il le rappeler, ont été ratifiées majoritairement par les Etats africains. En effet, par rapport aux Etats des autres continents ils ont joué un rôle déterminant dans l'entrée en vigueur de ce texte le 1<sup>er</sup> novembre 1992 : des 28 ratifications enregistrées de nos jours, au moins 18 sont l'œuvre des pays africains<sup>17</sup>.

Toutefois, ces ratifications devraient s'accompagner en toute logique, de la dénonciation explicite par ces Etats de l'ancienne Convention de Bruxelles de 1924. Ceci n'ayant pas été fait, il pourra s'opérer au sein de l'ordre juridique de ces Etats (du moins pour ceux qui étaient auparavant liés par la convention de 1924), une coexistence de plusieurs conventions susceptible d'occasionner de nombreux conflits de conventions<sup>18</sup>.

A cette réception lacunaire des Règles de Hambourg, s'ajoute leur application imparfaite.

### **2- L'application imparfaite des Règles de Hambourg devant les juges africains.**

Dans les pays africains qui les ont ratifiées, les Règles de Hambourg ont parfois reçu une application approximative. Dans certains pays cette application a commencé assez tardivement. C'est le cas du Cameroun où, bien qu'étant entrées en vigueur depuis 1992, les

---

<sup>16</sup> NDENDE, Martin, in Mélanges Bonassies op.cit., pp.224 à 246 ; KENGUEP, Ebénézer, « 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 3<sup>e</sup> cycle, Université de Yaoundé II, p.24.

<sup>17</sup> NDENDE, Martin, ibid., P.246; V. aussi l'état des ratifications des conventions de droit maritime publié par le site du CMI, op.cit.

<sup>18</sup> Sur cette question, V. notamment : NGUENE NTEPPE, Joseph, « Les conflits des conventions internationales de Droit privé : le cas de la Convention de Bruxelles de 1924 et des Règles de Hambourg de 1978 en droit des transports maritimes internationaux de marchandises », Thèse de Doctorat en préparation, en cotutelle Université de Yaoundé II/Université de Nantes ; V. aussi P.Y. NICOLAS, « Les Règles de Hambourg devant les tribunaux français, DMF, 1998, p.87, du même auteur, «Les conflits de Conventions internationales dans le transport maritime de marchandises », in Mélanges Bonassies, op.cit. p.265 et s; V. aussi : TARIN, Guillaume, « Les conflits de conventions internationales en droit du transport de marchandises par mer », Mémoire DESS, CDMT, Aix-Marseille3, 2000, p.4. ; Khallil Ibrahima DIALLO, « Les conflits de lois en matière de transport de marchandises par mer », Thèse de Doctorat, Paris 2, 1987.

Règles de Hambourg étaient encore ignorées par le juge en l'an 2002<sup>19</sup>, soit dix ans après leur intégration dans l'ordre juridique national. Dans d'autres, les juges rechignent parfois à appliquer ce droit bien qu'étant en vigueur, ceci parce qu'il est, dans certaines circonstances perçu comme défavorable aux intérêts de l'Etat armateur. C'est notamment le cas de la Tunisie<sup>20</sup>. Dans d'autres cas où le juge a la volonté de les prendre en considération, on observe plutôt parfois des applications erronées. Tel a été, de façon spectaculaire, le cas du juge sénégalais, qui a opéré une application anticipée des Règles de Hambourg dans au moins deux espèces en 1989, alors que lesdites Règles n'allaient entrer en vigueur qu'en 1992. Il s'agissait précisément des Jugements du Blandine DELMAS et surtout du Navire AMAZONE<sup>21</sup>.

Au regard de ce qui précède, on peut constater que le droit maritime international actuellement applicable dans les pays africains contient bien de motifs d'insatisfaction. Qu'en est-il du droit en perspective actuellement en gestation au sein de la CNUDCI ?

## **II- REGARDS SUR LE DROIT MARITIME INTERNATIONAL EN PERSPECTIVE CONTENU DANS LE PROJET CNUDCI**

Le Droit maritime international est menacé par deux maux remarquables : sa diversité et sa relative vétusté. La multiplication des conventions dans cette matière a pour conséquence inévitable la multiplication des conflits de conventions<sup>22</sup> qui menacent sérieusement l'unification traditionnelle de ce droit. Par ailleurs, certaines dispositions de la Convention de Bruxelles et des Règles de Hambourg ont subi l'effet d'usure du temps et nécessitent une adaptation au contexte politique, économique et social actuel. C'est en raison de ces lacunes que la CNUDCI, lors de sa 29<sup>ème</sup> session en 1996 a initié une réflexion sur les pratiques et lois actuelles du droit international des transports de marchandises par mer, en vue de repenser la matière. Mandat a donc été donné par la suite au Comité Maritime International (CMI) pour établir un projet de texte de portée internationale sur le transport

---

<sup>19</sup> KENGUEP, Ebénézer, « 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 3<sup>ème</sup> cycle, Université de Yaoundé II, p.22.

<sup>20</sup> MOHAMED HABIB AOUIDA, « Les Règles de Hambourg et leurs incidences sur le droit positif tunisien », Revue Scapel, 1992, pp.149 et s.

<sup>21</sup> KHALLIL IBRAHIMA DIALLO, Le contentieux maritime devant le juge : étude de droit privé comparé du Sénégal, du Togo, de la Côte d'Ivoire et de la France, T. I , Editions juridiques africaines, EDJA, Dakar, 1992, PP. 133 et 156.

maritime de marchandises, nommé « projet d'instrument sur le transport de marchandises par mer »<sup>23</sup>.

Dans le cadre de notre réflexion il est question de s'interroger sur les intérêts des pays africains à la lumière de quelques dispositions de ce projet. Dans cette optique, nous pensons que d'une manière générale, le projet CNUDCI est intéressant au regard de sa philosophie (A), mais, dans le fond, certaines dispositions consacrent encore le déséquilibre prôné par la vieille Convention de Bruxelles de 1924. Il s'agit notamment des dispositions sur les causes d'exonération de la responsabilité du transporteur qui ne sont pas favorables aux pays africains essentiellement chargeurs et qui retiendront exclusivement notre attention (B)

### ***A- L'intéressante philosophie du projet CNUDCI***

Loin de prétendre à une analyse profonde de la philosophie de l'ambitieux<sup>24</sup> projet CNUDCI, nous nous proposons simplement ici d'analyser deux idées qui le sous-tendent et qui sont, à notre avis susceptibles de servir les intérêts d'un grand nombre d'Etats développés ou sous développés<sup>25</sup>. Il s'agit des objectifs de réunification et de modernisation du droit maritime international.

#### **1- L'objectif de réunification du droit maritime international**

L'unification du droit maritime international reste un idéal souhaitable pour procurer au monde maritime la sécurité juridique dont il a besoin. Or en l'état actuel du droit positif, cette unification est mise à mal par la « superposition désuniformisante »<sup>26</sup> des conventions internationales, source d'insécurité juridique. Ce droit positif constitué de quatre conventions

---

<sup>22</sup> V. supra, I-B-1

<sup>23</sup> Sur cette question, v. notamment : Philippe DELEBECQUE, « Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport par mer », DMF, 2003, p.915 ; Du même auteur, « Les travaux du Comité des transports du CMI sur le projet CNUDCI », DMF, 2004, p.820 ; « Les premiers travaux de la CNUDCI sur le projet préliminaire d'instrument relatif au transport de marchandises par mer », Revue SCAPEL, 2002, p.84. ; Yves TASSEL, « Projet CNUDCI, une double critique de fond », DMF, 2004, p.3 ; Francesco BERLINGIERI, « Uniformité de la loi sur le transport maritime : perspectives de succès », in Mélanges Bonassies, op. cit., p.57.

<sup>24</sup> Voir supra, les articles de Philippe DELEBECQUE, Yves TASSEL et Francesco BERLINGIERI, note n° 22.

<sup>25</sup> Ces objectifs sont susceptibles de servir le commerce maritime en général.

<sup>26</sup> VIALARD, Antoine, « Sisyphe et l'uniformisation internationale du droit maritime », DMF, 1999, p.213.

internationales- la convention de Bruxelles de 1924, ses deux protocoles modificatifs de 1968 1979 et les Règles de Hambourg- donne lieu à une véritable « mosaïque conventionnelle »<sup>27</sup>.

Face à cette désunification actuelle du droit maritime international, on peut dire bon vent au projet CNUDCI dont l'un des objectifs est de parvenir à la réunification largement souhaitée et attendue du droit des transports maritimes<sup>28</sup>. Mais il faut reconnaître que cette tâche ne sera pas facile du fait des difficultés de l'œuvre d'unification du droit international en général<sup>29</sup> et du droit maritime en particulier<sup>30</sup>. Le professeur Philippe DELEBECQUE avoue à cet effet que « la route sera encore longue et difficile »<sup>31</sup>. La modernisation envisagée par le projet ne sera pas non plus facile.

## **2- L'objectif de modernisation du droit maritime international**

Un autre point susceptible de créditer le projet CNUDCI est à notre sens la volonté de moderniser le droit maritime en vue de l'adapter aux nouveaux procédés électroniques de communication et à l'utilisation des technologies nouvelles. Ainsi, un chapitre entier est consacré à la « communication électronique »<sup>32</sup>. L'intégration dans le droit des transports maritimes de cette modernité -déjà pratiquée par ailleurs dans le commerce maritime- est souhaitable<sup>33</sup>. Toutefois, il faut dire que les documents électroniques ne pourront que difficilement se substituer aux documents en papier, compte tenu de l'importance du crédit documentaire dans le commerce maritime.

Par ailleurs, le projet CNUDCI se veut aussi un projet multimodal, ou mieux un projet de transport « multimodal transmaritime »<sup>34</sup> en ce sens que le transport doit nécessairement comprendre une partie maritime. Cette innovation est d'importance surtout après l'échec connu par la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises<sup>35</sup>.

---

<sup>27</sup> VIALARD, A., *ibid*, P.216.

<sup>28</sup> DELEBECQUE, Philippe, *op.cit.*, in *Revue Scapel* 2002, pp.84,n°5 et p.88,n°32.

<sup>29</sup> HEUZE, Vincent, « De quelques infirmités congénitales du droit uniforme : l'exemple de l'article 5.1 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 », *RCDIP*,2000, p.595 ; V. aussi SFDI, « La codification du Droit international », Colloque d'Aix-en-Provence, Pédone, Paris, 1999.

<sup>30</sup> VIALARD, A., *op.cit.*, p.213 et s.

<sup>31</sup> DELEBECQUE, Ph., *op.cit.*, in *Revue Scapel*, 2002, p.88, n°32

<sup>32</sup> Chapitre II, d'après le document A/CN.9/WG.III/WP.56, Assemblée générale des Nations Unies, 08 Septembre 2005 ; V. [www.uncitral.org/uncitral/fr/commission/working\\_groups/3Transport.html](http://www.uncitral.org/uncitral/fr/commission/working_groups/3Transport.html)

<sup>33</sup> TCHUINKAM NOUKAGUE, Gustave, « Automatisation des fonctions documentaires et aide à la gestion des litiges dans le transport maritime de marchandises », Thèse de Doctorat, Montpellier I, 1998.

<sup>34</sup> BONASSIES, Pierre, cité par Ph. DELEBECQUE *op. cit.*, DMF, 2003, p.919.

<sup>35</sup> Cette convention ayant vocation à régir les transports multimodaux internationaux de marchandises a été adoptée en 1980 à Genève. Mais elle n'est pas, jusqu'à nos jours, entrée en vigueur.

Si ces quelques objectifs visés par le projet CNUDCI sont louables, ses dispositions sur les causes d'exonération du transporteur maritime ne peuvent qu'inquiéter les pays africains essentiellement chargeurs.

## ***B- L'inquiétude suscitée par les dispositions relatives aux causes d'exonération du transporteur maritime de marchandises.***

Avant d'analyser au fond le problème de la conservation et la reconduction des causes d'exonération du droit classique dans le projet CNUDCI, examinons d'abord l'état de la question.

### **1- Etat de la question**

La question de la responsabilité du transporteur maritime a généralement été le point de divergence des Etats lors des discussions sur l'adoption des conventions maritimes. C'est en réalité la principale cause de la « bipolarisation » actuelle du droit des transports maritimes internationaux, avec au pôle Nord (composé essentiellement mais pas exclusivement des pays développés) le droit maritime classique produit par la Convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissements et au pôle Sud (composé essentiellement des PVD) le droit maritime moderne produit par les Règles de Hambourg de 1978. Il faut bien remarquer que les Etats qui ont ratifié celles-ci n'appartiennent pas au concert des Grands Etats<sup>36</sup>. Cette opposition est particulièrement fondée sur les multiples causes d'exonération accordées au transporteur par la Convention de Bruxelles et que les Règles de Hambourg ayant vocation à la remplacer se sont données pour objectif de supprimer.

Curieusement, Le projet CNUDCI qui se veut réunificateur remet à l'ordre du jour ce point de discordance en réintroduisant dans son corps la longue liste des causes d'exonération contenues dans la Convention de Bruxelles. Ces dispositions ne sont pas satisfaisantes au regard des intérêts des pays africains et autres PVD qui pourront à cet effet prendre une attitude négative à l'égard de ce nouvel instrument.

### **2- L'introduction de la kyrielle de « cas exceptés » : évolution ou régression ?**

---

<sup>36</sup> DUPONTAVICE, Emmanuel, op. cit., ADMA, p.48.

A la lecture du projet CNUDCI, en son état actuel<sup>37</sup>, on peut d'abord relever à l'article 4 intitulé « Application des exonérations et limitations » que :

« Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente convention et les responsabilités imposées par celle-ci sont applicables dans toute action contre le transporteur ou partie exécutante maritime pour perte ou dommage subi par les marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport et pour retard de livraison de ces marchandises ou pour manquement à toute autre obligation prévue par la présente convention que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle, ou autrement. ». Découvrons ces causes d'exonération prévues à l'article 17 -2-c (B).

En substance, il ressort de cet article que le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité en invoquant l'une des causes exonératoires suivantes: a) acte de Dieu ; b) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables; c) guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils; d) Restriction de quarantaine, intrusion ou obstacles de la part de gouvernements, d'autorités publiques, de dirigeants ou de la population y compris une immobilisation, une saisie conservatoire ou une saisie exécutoire non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 19 ; e) grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportées au travail ; f) incendie à bord du navire ; g) vices cachés du navire [bâtiment] [moyen de transport] échappant à une diligence raisonnable, h) acte ou omission du chargeur ou de toute personne mentionnée à l'article 35, la partie contrôlante ou le destinataire, i) manutention, chargement [ arrimage] ou déchargement des marchandises[effectivement réalisé] par le chargeur ou toute personne mentionnée à l'article 35, la partie contrôlante ou le destinataire ; j) freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant de la nature, d'un défaut ou d'un vice propre des marchandises ; k) insuffisance ou état défectueux de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur [ou en son nom] ; l) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer ; m) mesures visant à sauver ou tenter de sauver des vies en mer ; n) mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement ; [o) acte accompli par le transporteur ou une partie exécutante dans l'exercice de pouvoirs conférés par les articles 15 et 16-2 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour les personnes, les biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées.] .

On relève alors au moins 15 cas exceptés en faveur des armateurs, auxquels s'ajoute le large éventail ouvert au début de ce même texte (art. 17-2-c (A)) permettant au transporteur

de s'exonérer en prouvant simplement «qu'il s'est acquitté de sa diligence raisonnable ». Loin de marquer l'évolution tant attendue, le projet CNUDCI marque plutôt à notre avis un recul sur ce point et n'évitera pas de faire face à la classique opposition Nord-Sud.

Certes ce projet se veut aussi conciliateur c'est-à-dire aboutir à une convention de synthèse entre les intérêts divergents défendus dans la Convention de Bruxelles et les Règles de Hambourg<sup>38</sup>. C'est peut-être ce qui justifie la coexistence dans ce texte des cas exceptés consacrés par la première et de l'exception de diligence raisonnable (due diligence) retenue par les secondes. Mais nous pensons que cette conciliation reste encore très déséquilibrée. Les multiples difficultés d'ordre technique, économique ou sociopolitique que pouvaient vivre les armateurs à l'époque de l'élaboration de la Convention de Bruxelles de 1924 et qui pouvaient dans une certaine mesure justifier leur protection par ce texte ont de nos jours largement disparu . Rien, à notre avis, ne justifie qu'au 21<sup>ème</sup> siècle le transporteur maritime puisse encore bénéficier d'une si forte protection.

---

<sup>37</sup> V. le document A/CN.9/WP.56, op. cit , supra.

<sup>38</sup> Il s'agit précisément de la volonté de réaliser un équilibre entre les intérêts des chargeurs et des transporteurs.