

Regard Critique sur le Nouveau Code Maritime Ivoirien

Vincent BILE

Docteur en Droit Maritime

Le droit positif ivoirien a été récemment enrichi par l'adoption de la loi n°2017-442 du 30 juin 2017 portant Code maritime qui abroge, en ses dispositions finales, la loi n°61-349 du 9 novembre 1961 portant institution d'un Code de la marine marchande. Ce Code était attendu par les acteurs du monde maritime qui avaient fini par perdre espoir, tellement le processus a pris du temps, depuis le premier projet de texte élaboré dans les années 1998-1999.

La nouvelle loi a été promulguée par le Président de la République et rentrera en vigueur après sa publication au Journal Officiel.

Cette nouvelle loi, loin d'être une codification *à droit constant*, a permis non seulement d'unifier dans un même corpus une réglementation applicable à divers domaines relevant à la fois du droit public et du droit privé, mais également, d'internaliser des conventions internationales et communautaires¹ dont pour certaines, les délais de transposition étaient largement dépassés.

L'article 1^{er}, qui définit le champ d'application du nouveau Code maritime, situe déjà le domaine vaste et varié concerné par la matière maritime, justifiant de ce fait, ses 1115 articles. En effet, il s'applique à toutes les activités civiles et marchandes se déroulant dans les eaux maritimes, les lagunes, les fleuves et plans d'eau en communication avec la mer et dans les ports, sous réserve de textes spécifiques et des conventions réglementant les activités portuaires.

Le nouveau Code maritime contient des innovations importantes adaptées aux besoins du commerce international, très pointilleux sur des questions de sécurité juridique et d'évolution technologique, mais comme toute œuvre humaine, il n'échappe pas à l'imperfection étalant quelques limites.

I. LES INNOVATIONS DU NOUVEAU CODE MARITIME

La nouvelle loi maritime vient, d'une part, combler l'absence de réglementation spécifique dans divers domaines, et d'autre part, rassembler dans le même corpus des réglementations éparées qui ont un lien direct avec la matière maritime.

A. LES REGLEMENTATIONS NOUVELLES APPORTEES

Il serait peut-être présomptueux d'attribuer de prétendre que le Code maritime est exclusivement à l'origine des nouvelles réglementations apportées dans l'ordonnancement juridique ivoirien, tant il est vrai que les domaines concernés faisaient l'objet d'une organisation a minima, mais force est de constater que cela s'opérait à travers des textes, soit de portée générale², soit dans des environnements juridiques flous avec des niveaux de supports réglementaires qui ne cadraient pas avec l'importance des enjeux économiques du secteur.

¹ Vincent BILE, *L'entreprise de manutentionnaire portuaire en droit ivoirien*, Connaissances et Savoirs, 2017, n°811, 314.

² L'expression « à droit constant » signifie « sans modification de l'ordre juridique préexistant ».

³ Léon FOLQUET, « La réglementation de l'UEMOA en matière de transport maritime », *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports*, L'Harmattan, juillet 2013, p. 18.

⁴ C'est le cas du domaine public régi par le décret-loi du 29 septembre 1928 tel que modifié par les décrets du 7 septembre 1935 et n°52-679 du 3 juin 1952, par le Code civil en son article 538 et par l'ordonnance n°2016-588 du 3 août 2016 portant titres d'occupation du domaine public, JO n°93 du 21 novembre 2016, 1157.

Aujourd'hui, c'est chose faite, la loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 portant Code maritime codifie formellement des domaines importants tels que les domaines publics maritime, lagunaire, fluvial et portuaire, prévus par le livre I, comportant 4 titres, 8 chapitres et 50 articles.

Cette réglementation a l'avantage de poser, dans un texte spécifique, les principes fondamentaux, la consistance, la délimitation et l'exploitation de ces différents domaines publics.

Le Code a également légiféré sur la navigation intérieure et de plaisance, en lui consacrant son livre II. Cette réglementation a notamment, permis d'étendre aux navigations fluviale et lagunaire les mesures de sûreté et de sécurité prévues par la convention de 1972 sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer. Une telle prescription a tout son intérêt dans un contexte de foisonnement d'embarcations privées qui, certes suppléent l'insuffisance de moyens de transport étatiques, mais présentent malheureusement de nombreux risques pour la sécurité des voyageurs.

Le Code maritime ivoirien constitue par ailleurs, une réponse positive, voire heureuse au plaidoyer de certains auteurs⁷ relativement à la clarification du statut juridique de certains acteurs clés du commerce maritime, tels que les auxiliaires des transports maritimes que sont le consignataire de navire, le consignataire de la cargaison, le manutentionnaire, le courtier maritime, l'avitailleur, l'agent maritime, le commissionnaire de transport, le commissionnaire en douane et le transitaire. Le Code prévoit leurs obligations respectives et leur responsabilité.

S'agissant du transport maritime, le Code innove essentiellement en trois points. Il consacre l'unité du contrat de transport⁸, en mettant fin à son sectionnement⁹ tel que résultant de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 relative à l'unification de certaines règles en matière de connaissement et de la loi du 02 avril 1936 relative aux transports des marchandises par mer. Ensuite, il met fin au débat qui avait eu cours sur l'existence ou non d'un contrat de manutention¹⁰, en consacrant la forme écrite de ce contrat¹¹. Enfin, il institue une symétrie, au niveau du régime de la responsabilité, entre le transporteur maritime et le manutentionnaire portuaire, resté longtemps déséquilibré au détriment du dernier. Désormais, seules les personnes ayant requis les services du manutentionnaire portuaire pourront engager sa responsabilité contractuelle¹² qui se prescrit par deux ans¹³ au même titre que les actions contre le transporteur maritime¹⁴. Il bénéficie par ailleurs de la limitation de sa responsabilité, toutes les fois qu'il intervient pour le compte du transporteur maritime¹⁵.

Enfin, le nouveau Code a élargi le champ répressif des atteintes aux réglementations afférentes à plusieurs activités maritime, fluviale et lagunaire, par la création de diverses infractions consignées dans le livre XI.

B. LES REGLEMENTIONS INTEGREES

L'un des objectifs du Code maritime, on l'imagine, est de servir de support de compilation des réglementations éparses ayant un lien avec l'activité maritime, afin de permettre une certaine cohérence et une vue d'ensemble.

Deux normes majeures ont été intégrées au Code maritime ; il s'agit de la protection de l'environnement marin et fluvio-lagunaire ainsi que les assurances maritimes.

Par le passé, la protection de l'environnement marin et fluvio-lagunaire était régie par des textes de portée générale, tels que la loi n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'environnement, l'ordonnance n°2012-487 du 7 juin 2012 portant Code des investissements, la loi n°2014-390 du 20 juin 2014 d'orientation sur le développement durable et le décret n°97-678 du 3 décembre 1997

⁷ Vincent BILE, op.cit., n°55, 32 et n°811, 314 ; Léon FOLQUET, « La réglementation de l'UEMOA en matière de transport maritime », *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports*, juillet 2013, 25.

⁸ René RODIERE, « La fin du sectionnement juridique du contrat de transport », *DMF* 1966, 579.

⁹ Georges RIPERT, « Le sectionnement du transport maritime », *DMF* 1950, 471.

¹⁰ Vincent BILE, op. cit., n°341 et suivants, 141 ; Jérôme COULIBALY, *Les auxiliaires du transport maritime international de marchandises en droit ivoirien*, thèse dactylographiée, Nice, 1987, 241 ; René RODIERE, *Traité général de droit maritime*, tome 3, Dalloz 1970, n° 813, 15 ; Pierre BOULOY, « Le contrat d'acconage. Mythe ou réalité ? », *DMF* 1964, 471.

¹¹ Article 853.

¹² Article 854.

¹³ Article 860.

¹⁴ Article 730.

¹⁵ Article 715 alinéa 2.

portant protection de l'environnement marin et lagunaire contre la pollution, lequel a internalisé les différentes conventions internationales sur l'environnement marin. Le Code maritime a consacré à la protection de l'environnement marin et fluvio-lagunaire son livre VI, en mettant à jour l'ensemble des réglementations y afférentes.

Relativement aux assurances maritimes, elles étaient régies, pour ce qui concerne l'assurances sur corps de navire par les clauses types de la CNUCED¹⁴ de 1989 et s'agissant de l'assurance sur facultés, c'est-à-dire sur les biens et marchandises, par l'ordonnance n°2007-478 du 16 mai 2017 portant modification de l'ordonnance n°97-444 du 08 août 1997 portant obligation d'assurance des biens et marchandises de toute nature à l'importation. Le Code intègre en son livre IX, une large réglementation sur les assurances maritimes, en posant les principes généraux, les différentes règles en matière de conclusion de contrat d'assurances, d'obligations des parties et de règlement d'indemnités en cas de sinistre.

Si le nouveau Code maritime répond aux attentes des acteurs du domaine, il reste qu'il peut être relevé à son encontre des limites.

II. LES LIMITES DU NOUVEAU CODE MARITIME

Le Code maritime présente des limites, tant sur la forme que dans le fond.

A. LES LIMITES SUR LA FORME

L'intitulé du nouveau Code « *Code maritime* » apparaît trop globalisant, eu égard aux différentes matières qu'elle régit, dont pour certaines, les spécificités n'ont pas forcément, au plan juridique, de rattachement avec le droit maritime.

En effet, le Doyen René RODIERE¹⁵ définit le droit maritime comme l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation qui se fait sur la mer.

D'un point de vue stricto sensu, les activités fluviales et lagunaires ne sont pas concernées par le droit maritime, nonobstant le fait que l'article premier relatif au champ d'application du Code, ait précisé qu'il s'agit des fleuves et des lagunes qui communiquent avec la mer.

Dans la même veine, les puristes diront que les activités portuaires qui, aujourd'hui relèvent d'un droit spécifique dans certains Etats¹⁶, ne rentrent pas dans le champ du droit maritime. Mais à notre avis, cette inclusion des activités portuaires dans le nouveau Code maritime est tolérable, puisque celles-ci se réalisent sur la façade de la mer.

En conséquence, il aurait fallu, de notre point de vue, choisir comme intitulé « *Code maritime et fluvio-lagunaire* », ce qui est plus conforme à la rigueur scientifique, même si cela pourrait paraître rébarbatif.

B. LES LIMITES DANS LE FOND

De notre analyse, qui ne saurait être exhaustive, le nouveau Code maritime présente des limites à quatre niveaux : l'exploitation du domaine public portuaire, le consignataire de la cargaison, la prescription de l'action contre le transporteur maritime et la clause attributive de juridiction.

Sur l'exploitation du domaine public portuaire, le Code ne lui consacre que seulement deux articles¹⁷, en renvoyant la question à des réglementations en vigueur. Or, ce n'est nullement exagéré de soutenir que la réglementation en vigueur en la matière est très parcellaire, voire incomplète. En effet, à notre connaissance, il n'existe pas de texte réglementaire spécifique sur l'exploitation du domaine public portuaire, en dehors des décrets portant statuts des ports autonomes d'Abidjan et de San Pedro qui, en réalité, n'apportent pas de solutions juridiques aux préoccupations soulevées par les modes d'exploitation du domaine public de nos ports, en constance mutation avec le développement de nouvelles technologies. En outre, l'ordonnance n°2016-588 du 03 août 2016 portant titres

¹⁴ Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.

¹⁵ René RODIERE Emmanuel du PONTAVICE, *Précis de Droit maritime*, 12^{ème} édition, Dalloz.

¹⁶ En France, il existe un Code des Ports maritimes.

¹⁷ Art.27 et 28.

d'occupation du domaine public, prise dans le cadre du développement des partenariats publics-privés en Côte d'Ivoire, est trop générale pour s'appliquer au cas spécifique de l'exploitation du domaine public portuaire. L'occasion était donc belle pour légiférer en profondeur sur le sujet, ce qui aurait permis, par exemple, d'internaliser la convention de Vienne du 19 avril 1991⁸ sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport, au regard de la place prépondérante qu'occupe ce type d'activités dans nos ports.

S'agissant du consignataire de la cargaison, le Code maritime prévoit, en ses articles 845 et suivants, cet opérateur en qualité d'auxiliaire de transport maritime. L'article 845 le définit comme étant « ...*toute personne morale de droit ivoirien, qui en vertu d'un mandat des ayants droit à la cargaison, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandants, à payer le fret pour les marchandises s'il est dû, et à répartir les marchandises entre les destinataires* ».

Mais, en réalité, il est difficile de distinguer le manutentionnaire portuaire, mieux connu dans la chaîne du transport maritime, du consignataire de la cargaison au regard de certaines similitudes dans les prestations que ces deux acteurs maritimes sont censés fournir. Il y a lieu de rappeler que la dénomination est apparue suite aux difficultés auxquelles était confronté le transporteur maritime, lorsqu'il s'agissait de mettre fin au contrat de transport par la livraison de la marchandise au destinataire⁹. Avant, les navires procédaient eux-mêmes aux opérations de livraison, ce qui leur demandait une longue période d'escale, sans compter les nombreux désagréments qu'ils avaient, notamment relativement à la conservation des marchandises, surtout quand les destinataires ne se présentaient pas dans les délais souhaités à quai pour prendre livraison de leurs biens. L'intensification du trafic maritime ayant pour corollaire la réduction des charges de rupture avait donc suscité l'apparition de cet opérateur.

Par ailleurs, le consignataire de la cargaison ne correspond pas, dans les faits, en tout cas de nos jours, à une véritable profession, voire une entité économique propre. En effet, il n'existe pas dans nos ports d'entreprises dont l'activité principale se limite à la consignation de la cargaison.

Le consignataire de la cargaison, bien que prévue par le règlement n°03/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008 relatif aux conditions d'exercice des professions d'intermédiaires de transport maritime au sein de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et dans de nombreuses réglementations sur le droit maritime, est devenue aujourd'hui une pure fiction juridique. Le Code maritime aurait dû en faire économie, ce qui lui aurait permis de se singulariser positivement.

Relativement à la prescription de l'action contre le transporteur maritime, l'article 730 du Code maritime dispose que « *Toute action relative au transport se prescrit par deux ans. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être* ».

Bien que n'ayant pas ratifié la convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer de 1978 (les règles de Hambourg), la Côte d'Ivoire, à travers le nouveau Code maritime, a internalisé la prescription biennale prévue par l'article 20 de ladite convention.

La prescription biennale a l'avantage de prolonger le délai de recours des ayants droit de la marchandise et de favoriser une meilleure prise en charge des préjudices résultant des dommages causés aux marchandises transportées, ce qui est avantageux en terme de sécurité juridique.

Cependant, il est constant que la grande majorité des Etats détenteurs de flotte mondiale de la marine marchande n'a pas adhéré ou ratifié la convention de Hambourg ; il s'agit notamment du Panama, de Singapour, de Hong Kong, du Japon, de la Chine, de la Grèce, de la Suède, de la Norvège, etc. De même, les grandes puissances économiques telles que les Etats Unis d'Amérique, l'Allemagne et même la France ne l'ont pas ratifiée.

⁸Cette convention n'a pas été ratifiée par la Côte d'Ivoire ; Martin NDENDE : « Regards sur une Convention internationale méconnue : La Convention de Vienne du 17 avril 1991 sur la responsabilité des exploitants des terminaux de transport », *Revue de Droit des Transports* (Juris-Classeur Lexis Nexis), n°4 - Mai 2007, Etude 6, 9 et suiv.

⁹ Abdellah ABOUSSOROR, *L'exécution du contrat de transport maritime des marchandises en droit marocain et en droit français*, éd. Litec 2001, 100.

La question qui se pose alors est de savoir, lorsqu'une marchandise est couverte par un connaissance régi par la convention de Bruxelles du 25 août 1924, c'est à dire un connaissance émis dans un Etat contractant, quelle est la prescription qui s'appliquerait, alors surtout que la Côte d'Ivoire a ratifié ladite convention par la loi n°61-211 du 12 juin 1961²⁰ qui n'a pas abrogé par le nouveau Code maritime. Les juridictions ivoiriennes devraient-elles s'attendre à résoudre un problème de conflit de loi ?

A notre avis, la convention de Bruxelles étant une convention « unifiante »²¹, elle a vocation à s'appliquer dans le contexte de transport maritime international. En terme clair, en cas de transport couvert par un connaissance régi par la convention de Bruxelles de 1924, l'action contre le transporteur maritime devrait se prescrire au bout d'un an. A contrario, la prescription instituée par le Code maritime, étant contraire à cette convention internationale, celle-ci ne peut s'appliquer que dans le cadre d'un transport interne, c'est à dire territorial.

Toutefois, l'application des règles aussi bien internationales qu'internes relevant du pouvoir du juge, celui-ci aurait-il la même interprétation ? La réaction naturelle du juge ne serait-elle pas d'opter pour l'application de la loi du for, quel que soit le type de transport dès lors qu'il est maritime ?

Ces interrogations font présager des difficultés potentielles dans l'application du nouveau Code maritime, surtout que la prescription instituée, est au détriment des transporteurs maritimes qui ne manqueront pas évidemment d'invoquer la convention de Bruxelles de 1924.

Nous pensons que le législateur ivoirien aurait pu anticiper ces écueils, en alignant la prescription sur celle prévue par la seule convention internationale en droit maritime, qui a eu l'assentiment du plus grand nombre d'Etats. Même l'OHADA, dans son acte uniforme sur le transport des marchandises par route, a adopté la prescription annale. La question de la pertinence de la particularité affichée par le Code maritime reste entière...

Enfin, sur la clause attributive de juridiction, l'article 731 du Code maritime institue des règles de compétence territoriale, laissée au choix du demandeur d'une action en justice contre le transporteur maritime, « *nonobstant toute clause attributive de juridiction* ». Ainsi, le nouveau Code maritime érige les règles de compétence territoriale en règle d'ordre public auxquelles on ne saurait déroger par des conventions privées. Or, il est acquis en droit judiciaire privé que les règles de compétence territoriale sont d'intérêt privé, car aménagées pour les commodités des plaideurs²².

La clause attributive de juridiction ou la clause du for, qui a pour objectif de modifier la compétence naturelle d'une juridiction est une pratique très usuelle en matière de commerce international, parfaitement incarné par le transport maritime. Elle traduit l'autonomie de la volonté exprimée par les parties dans le contrat de transport, matérialisée en général par le connaissance.

Aujourd'hui, le débat n'est plus au niveau de sa validité qui ne souffre véritablement pas de discussion²³, même si certains auteurs²⁴, très minoritaires d'ailleurs, estiment que la clause attributive de juridiction ne mérite pas d'être défendue au motif que les contrats de transport maritime sont devenus des contrats d'adhésion. Le débat se situe plutôt au niveau de son opposabilité. Sur ce point, la doctrine et la jurisprudence s'accordent à exiger l'acceptation ou l'adhésion de la partie contre laquelle elle est invoquée. En excluant la validité des clauses attributives de juridiction du contentieux du transport maritime, le nouveau Code maritime rame à contre-courant des acquis et évolutions tant du droit du commerce international que du droit judiciaire privé. La pratique de cette clause étant devenue

²⁰ JORCI du 22 juin 1961, 902.

²¹ Expression empruntée à Gurvan BRANELLEC, *La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandise par mer : contribution à l'étude de l'uniformité du droit*, thèse droit, université de Bretagne Occidentale, Brest, 2007.

²² Jacques HERON et Thierry LE BARS, *Droit judiciaire privé*, Montchrestien, 2012, n°974, 811.

²³ Philippe GUEZ, *L'élection de for en droit international privé*, thèse droit, Nanterre, 2000, 7 et suiv. ; Germain Merlin NGUIMFACK, *Réflexion critique sur les modes de règlement des litiges dans le transport maritime de marchandise*, thèse Nantes, 2012, 72 ; Olivier CACHARD, « La force obligatoire des clauses relatives à la compétence internationale stipulée dans les connaissances : plaidoyer pour un renouveau des considérations maritimistes », *Mélanges à H GAUDEMET-TALLON*, Dalloz 2008, 192 ; Alexandre MALAN, « Rayonnement de la clause compromissoire et de la clause attributive de juridiction dans les opérations de transport maritime », *DMF* 2006, 3.

²⁴ Philippe DELEBECQUE, note sous arrêt *CORECK*, CJCE, 9 novembre 2000, *DMF* 2001, 181, « Transport maritime, clause attributive compétence », *DMF* 2001, 194.

un simple usage dans le commerce maritime, l'on devrait s'attendre à des débats houleux qui vont perturber la tranquillité de nos juges.

Au terme de notre analyse, nous pouvons nous satisfaire de l'adoption de la loi n°2017-442 du 30 juin 2017 portant nouveau Code maritime, dont la venue s'est longuement faite attendre. Elle présente l'avantage de concentrer dans un corpus unique une vaste réglementation couvrant divers domaines. C'est un Code innovant, en ce que non seulement, il comble l'absence de réglementation spécifique dans divers domaines, mais également rend conforme notre réglementation maritime à certains standards internationaux.

Toutefois, nous pensons, au regard des nombreuses insuffisances relevées à notre niveau, que le nouveau Code maritime ne satisfait pas aux attentes légitimes placées dans son avènement. Son application va-t-elle se confronter à des difficultés ? Il nous semble trop tôt pour y répondre. Il conviendrait donc de l'éprouver à la pratique afin de pouvoir tirer, dans les faits, toutes les leçons résultant de la présente étude. Un texte de loi n'étant pas statique, le législateur ivoirien pourrait par la suite apporter les ajustements nécessaires.