
INTERVIEW DE MAITRE GASTON NGAMKAN SUR LE CRASH DE MBANGA PONGO

Monsieur Lazare KOLYANG du journal "Mutations"

Cher Monsieur KOLYANG,

Je suis Docteur en Droit de l'Université d'Aix-Marseille en France, spécialisé en Droit maritime et des transports, pour y avoir soutenu une thèse de doctorat, courant juillet 1993, sur le thème suivant : "*Le cadre juridique du transport multimodal et international : l'exemple du Cameroun (contribution à la mise en place d'une législation applicable au Cameroun)*".

Comme vous pouvez donc le constater, je suis en fait multimodaliste, en ce que je m'intéresse au droit applicable à tous les modes de transport (maritime, routier, ferroviaire et aérien).

Je suis, par ailleurs, ancien Avocat à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, membre correspondant de l'AFDM (Association Française du Droit Maritime) et Expert en législation des transports à la CEMAC. En cette dernière qualité, je viens de réformer presque entièrement, à la demande du gouvernement congolais, le Code communautaire de la marine marchande, le projet élaboré par mes soins devant être adopté, probablement avant la fin de l'année courante, par le Conseil des ministres de la CEMAC.

Enfin – et le catalogue n'est pas exhaustif, je viens de réaliser une étude sur la nouvelle législation camerounaise des transports aériens, en hommage aux victimes du crash de l'appareil de Kenya Airways courant mai 2007. Comme vous le savez assurément, j'ai perdu deux de mes Confrères dans cet accident aérien, Maîtres Nelson EKANDJE MOUSSINGA et Jean Michel YOUMBI, pour ne pas les nommer. Aussi, ai-je entendu rendre un hommage très confraternel à ces derniers.

Dans cette étude, en effet, je fais un commentaire scientifique approfondi du décret n° 2009/0052/PM du 22 janvier 2009 portant réglementation de la responsabilité des transporteurs aériens et fixant les règles de compensation en cas de dommages causés aux passagers, aux bagages et aux marchandises, décret promulgué par le Premier Ministre d'alors, dans la foulée du crash de Mbanga Pongo, afin de voler au secours des victimes d'accidents aéronautiques et de leurs ayants droit.

De même, cette étude m'offre l'occasion de voyager à travers l'univers juridique des transports aériens au Cameroun et sur le plan international, puisqu'aussi bien je suis amené à faire un état des lieux.

Ces questions liminaires évacuées, je vous communique, ci-après, les réponses aux questions que vous me posez, lesquelles, ces jours-ci, doivent certainement être au centre des préoccupations des familles des victimes du crash de Mbanga Pongo, d'autant que la Commission d'enquête constituée au lendemain de ce crash vient de rendre son rapport.

1- Quelles sont les réflexions que vous inspirent, sur le plan juridique, les conclusions du rapport de la Commission d'enquête chargée de se prononcer sur les causes du crash de Mbanga Pongo ?

D'entrée de jeu, je voudrais indiquer que, bien que ce rapport ait été annoncé sur le site de l'Autorité aéronautique camerounaise (Cameroon Civil Aviation Authority) par le Président de ladite commission, à savoir le Ministre d'Etat chargé des transports, je n'ai pas encore eu personnellement l'opportunité de prendre connaissance de ce rapport dans son entièreté. Cependant, il s'évince, de façon éclatante, des commentaires publiés dans "Cameroon Tribune" (édition du 29 avril 2010, page 11), relativement au rapport d'enquête susvisé, que le crash de l'aéronef de la compagnie Kenya Airways serait consécutif à une accumulation de fautes de l'équipage, voire à une impéritie de celui-ci.

En effet, ces commentaires informent qu'il y'a eu : *"perte de contrôle de l'appareil par l'équipage, suite à une "désorientation spatiale", visibilité limitée, absence de coordination au sein de l'équipage, confusion dans l'utilisation du pilotage automatique, non respect des procédures... L'équipage a fait décoller l'avion en étant parfaitement au courant des conditions météorologiques ; l'avion a décollé sans autorisation de la tour de contrôle ; le pilote a eu une mauvaise appréciation de la situation, alors que la vitesse de l'avion est restée longtemps anormale, à cause des conditions atmosphériques hostiles. Et le copilote n'a pas pesé de ce point de vue pour redresser la barre face aux défaillances de pilotage. Au contraire, l'exploitation des boîtes noires montre que ce dernier... a même cédé à la panique devant de la situation de la météo... En résumé, l'équipage s'est très vite rendu compte qu'il avait pris un énorme risque, en décollant par temps orageux. En outre, l'absence de coordination n'a pas contribué à redresser la situation..."*. Toutes choses qui confinent, en droit, à une faute inexcusable, voire intentionnelle des préposés du transporteur Kenya Airways, du moins si l'on apprécie la situation à l'aune de la jurisprudence des grands Etats aériens traditionnels, laquelle fait montre d'une escalade de sévérité à l'égard des transporteurs. Or, en notre matière, la faute des préposés et des mandataires produisent les mêmes conséquences juridiques sur la responsabilité du transporteur aérien, en ce que ces fautes déteignent sur ce dernier.

Il faut savoir qu'il pèse sur le transporteur aérien une responsabilité objective, une responsabilité de plein droit, laquelle est la plus lourde en droit des transports, en ce que le transporteur aérien est responsable du dommage survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, *"par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion corporelle s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de tout opération d'embarquement et de débarquement"*. Le transporteur aérien ne peut s'exonérer qu'en rapportant la preuve de la faute de la victime, *"proba diabolica"* en l'occurrence, en l'état des conclusions du rapport de la Commission d'enquête.

Au total, la responsabilité du transporteur Kenya Airways ne peut souffrir discussion en l'espèce.

2- Quelle est la législation qui s'applique au crash en cause ?

S'agissant d'un transport aérien international au départ du Cameroun (Douala) et à destination du Kenya (Nairobi), ce transport est, de toute évidence, justiciable de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, Convention adoptée le 28 mai 1999 à Montréal et communément dénommée "Convention de Montréal". Cette convention est entrée en vigueur, sur le plan international, le 4 novembre 2003. Le Cameroun a signé ladite convention le 27 septembre 2001 et la ratifiée le 5 septembre 2003. Pour sa part, le Kenya a signé cet instrument portant droit uniforme dès son adoption, à savoir le 28 mai 1999, et la ratifiée le 7 janvier 2002.

Par voie de corollaire, cette convention est applicable et s'impose aux juges camerounais pour tous les contrats aériens conclus postérieurement au 4 novembre 2003, date de sa mise en application sur le plan international. La même convention fait seule règle à l'égard du Kenya, notamment si les conditions de son application sont réunies comme en la cause.

En effet, d'après l'article 1^{er}, la Convention s'applique "*à tout transport international de personnes, de bagages, ou de marchandises, effectué par aéronef contre rémunération*". Il faut en outre que, "*d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination... soit situé sur le territoire de deux Etats parties...*". En l'occurrence, le transport au cours duquel s'est produit le drame déploré est, à n'en pas douter, un transport international. De même, ainsi qu'il a été relevé ci-devant, le Cameroun et le Kenya sont contractants à la Convention de Montréal.

Il suit manifestement de là que l'application de ladite convention au crash de Mbanga Pongo ne peut prêter à débat.

A côté de cet instrument à vocation internationale, notre premier Ministre, Chef de gouvernement, a pris le décret rappelé ci-dessus dont la caractéristique foncière est de prévoir une procédure d'indemnisation ultra rapide, éminemment favorable aux ayants droit des passagers décédés dans un accident aérien. En effet, l'article 7 paragraphe 1^{er} de ce texte énonce, avec une clarté fulgurante, qu'"*en cas d'accident d'avion entraînant le décès ou la lésion de passagers, en tout état de cause, le transporteur devra avec toute la diligence nécessaire, verser des avances au plus tard quinze jours à compter de l'identification physique des personnes ayant droit à l'indemnisation pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats...*". En application du paragraphe 3 de ce décret, "*l'avance ne doit pas être inférieure à 15 000 DTS par voyageur en cas de décès*". Si l'on convertit ce montant en francs CFA, on obtient alors une provision d'environ 11 190 000 F CFA.

3- Que prévoit la Convention de Montréal en matière d'indemnisation des victimes et de leurs familles ?

La question est réglée par les articles 21 et 22 de la Convention précitée. Celle-ci prévoit un système très original de réparation à double pallier. Jusqu'à un seuil fixé à 100 000 DTS

(équivalent de 74 600 000 F CFA) par passager, c'est-à-dire pour les dommages prouvés ne dépassant pas ce plafond par passager, le transporteur aérien supporte une responsabilité objective, par cela seul qu'il "*ne peut exclure ou limiter sa responsabilité*", à moins qu'il ne prouve que le dommage est consécutif à la faute de la victime, toute chose impossible en la cause où il a été établi, à suffisance de preuve, que l'accident est consécutif à une constellation de fautes imputables aux préposés du transporteur.

Au-delà du seuil sus-indiqué, c'est-à-dire pour les dommages qui excèdent 100 000 DTS par passager, il n'y a plus aucune limitation possible, sauf que le transporteur a la possibilité de s'exonérer non pas seulement en établissant la faute de la victime (comme dans l'hypothèse précédente), mais aussi en démontrant qu'il n'a pas commis de faute et ses préposés ou mandataires pas davantage. Il peut aussi s'exonérer en prouvant le fait exclusif d'un tiers. Là aussi, ces preuves sont impossibles à rapporter, en l'état des conclusions du rapport de la Commission d'enquête, lesquelles accablent, au-delà de toute expression, le transporteur kenyan.

Il suit de là que tout préjudice dûment établi, consécutif au décès d'un passager du crash de Kenya Airways sera intégralement réparé par la compagnie aérienne susnommée.

De fait, ce sera l'assureur de responsabilité de cette compagnie qui supportera le fardeau final de l'indemnisation. Car, la Convention de Montréal (art. 50) fait obligation aux transporteurs aériens de souscrire "*une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention*". Du reste, l'article 3 paragraphe 4 du décret camerounais précité se situe dans ce même sillage, puisqu'il impose une obligation similaire au transporteur aérien.

S'agissant à présent des dommages résultant de la perte des bagages, le transporteur devra, au minimum, 1 000 DTS (environ 746 000 F CFA) à chaque famille sinistrée et même une somme supérieure pour les réclamations suffisamment établies. En effet, l'article 22 paragraphe 5 de la Convention de Montréal prive le transporteur du droit de limiter sa dette de réparation pour les bagages, s'il est prouvé que le dommage procède d'une faute inexcusable ou intentionnelle des préposés ayant agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Pour les marchandises – si tant est qu'il en ait été chargé à bord, la réparation incombant au transporteur serait également intégrale, en tout cas si nos tribunaux suivent leurs pairs étrangers dans leur logique d'extrême sévérité à l'égard des transporteurs aériens, notamment en retenant la faute intentionnelle des préposés de la compagnie Kenya Airways. Car, bien que la Convention ne le dise pas expressément, le dol (faute intentionnelle) fait échec à toute règle de droit.

Outre, les sommes ci-dessus, les familles seront en droit de réclamer les dépens et autres frais de procédure par elles exposés, sans préjudice des intérêts moratoires et de l'anatocisme des intérêts, prévus respectivement - si mes souvenirs sont exacts - par les articles 1149 et 1154 du

Code civil. En effet, le paragraphe 6 de l'article 22 de la Convention pertinente donne au tribunal *"la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondante à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris"*.

4- Toutes les familles ont-elles droit à cette indemnisation ?

La réponse, a priori, est affirmative, pour autant que la preuve du préjudice soit rapportée. Toutefois, il convient de noter que seules les familles qui, à la date du 5 mai 2009, ont saisi le tribunal auront droit à l'indemnisation. Car, aux termes de l'article 35 de la Convention de Montréal, *"l'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport"*.

On comprend dès lors, parfaitement, la désillusion qui se profile à l'horizon pour les familles qui ont cru, certainement de bonne foi, qu'il fallait attendre l'issue de l'enquête aéronautique - décidée par le gouvernement camerounais - pour ester en justice. Ces familles risquent fort bien, malheureusement, de déchanter. En effet, pendant qu'elles attendaient l'issue de cette enquête, la prescription courrait. Il fallait saisir le tribunal pour interrompre le cours de cette prescription.

5- Faut-il récuser le délai mis par la Commission d'enquête pour rendre sa copie ?

Là aussi, je répondrais par l'affirmative. Car, cette commission a attendu près de trois ans pour rendre public les résultats de ses investigations. Ce retard a, bien évidemment, eu pour corollaire de paralyser injustement certaines familles de victimes, lesquelles, fortes de la promesse qui leur avait été faite en son temps de veiller à la préservation de leurs intérêts, n'ont pas jugé à propos de saisir le tribunal avant la publication du rapport susdit. Cette situation est extrêmement fâcheuse pour les ayants droit. Dans mon opinion, l'Etat avait le devoir de porter à la connaissance des familles des victimes que la désignation d'une commission d'enquête sur le crash de Mbanga Pongo n'avait pas pour corollaire d'interrompre la prescription qui courrait en faveur du transporteur et que, partant, ces familles avaient tout le loisir de saisir les juridictions compétentes pour impêtrer l'indemnisation de leurs préjudices.