
La nouvelle législation des transports aériens au Cameroun

(Lecture cursive du décret n° 2009/0052/PM du 22 janvier 2009 portant réglementation de la responsabilité des transporteurs aériens et fixant les règles d'indemnisation des dommages causés aux passagers, aux bagages et aux marchandises)

Par Gaston NGAMKAN
Docteur en droit maritime et des transports (Université d'Aix-Marseille)
Ancien Avocat à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence
Avocat au Barreau du Cameroun (Douala)

1. En matière de transport aérien international, la législation est particulièrement abondante. A ce jour, au moins neuf instruments ont été adoptés, dont sept sont présentement en vigueur. Si on ajoute à ceux-ci les textes régionaux¹, sous-régionaux² et même nationaux, on mesure aisément l'insécurité juridique qui caractérise ce secteur³ et, partant, la nécessité d'uniformiser la législation applicable.

Pour mettre un terme à cet imbroglio, la communauté aéronautique a adopté, le 28 mai 1999, la Convention de Montréal dont le plus grand mérite est de compiler, en un texte unique, six instruments juridiques différents, lesquels sont : la Convention de Varsovie de 1929, le protocole de La Haye de 1955, la Convention de Guadalajara de 1961, les protocoles n° 1, n° 2, et n° 4 de Montréal de 1975⁴.

La Convention de Montréal est entrée en vigueur le 4 novembre 2003 et est aujourd'hui ratifiée par 69 Etats dont le Cameroun.

Au niveau de la sous-région de l'Afrique centrale, le législateur communautaire n'est pas resté impassible devant cette dynamique législative mondiale. En effet, dans le sillage de la Convention de Montréal, le Code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC a été adopté suivant règlement n° 10/00-CEMAC-066-CM-04 du 21 juillet 2000. Tout en gardant un étrange mutisme relativement au transport des bagages⁵, ce code renvoie, pour ce qui est du contrat de transport de marchandises (art. 189) et de la responsabilité en matière de transport de personnes (art. 195), à la Convention susvisée du 28 mai 1999⁶.

¹ Voir, par exemple, le Règlement n° 2027/97, en date du 9 octobre 1997 du Conseil de l'Union Européenne, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident. Voir aussi le Règlement CE 261/2004 établissant de nouvelles règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol.

² C'est le cas notamment du Règlement n° 10/00-CEMAC-066-CM-04 du 21 juillet 2000 portant adoption du Code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC (Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale).

³ Il s'agit des parties au contrat de transport aérien, notamment le transporteur, le passager, l'expéditeur et le destinataire.

⁴ Le protocole n° 3 a été abandonné, en raison de l'insuccès du Protocole de Guatemala City - dont il portait modification, du fait de l'obstruction des Etats-Unis.

⁵ A noter cependant que l'omission du contrat de transport de bagages procède davantage d'un simple oubli que d'une volonté délibérée du législateur communautaire.

⁶ De tous les Etats de la CEMAC, seul le Cameroun a, à ce jour, ratifié la Convention de Montréal. Pour autant, si l'on fait litière du transport des bagages, cette convention est applicable dans toute l'Afrique centrale, les Etats de la sous-région l'ayant intégrée dans leur législation communautaire.

Il s'ensuit donc que, excepté les transports de bagages, tous les transports aériens internationaux au départ ou à destination d'un Etat de la CEMAC et les transports aériens domestiques, c'est-à-dire ceux qui se déroulent entièrement sur le territoire d'un Etat membre de ladite Communauté, sont formellement justiciables de la Convention de Montréal.

2. Le Cameroun étant membre de la CEMAC, il faut en inférer que tous les transports aériens internationaux effectués au départ ou à destination du Cameroun et les transports aériens effectués à l'intérieur du territoire camerounais sont soumis à cette convention internationale.

Sans conteste, le Cameroun apparaît ainsi bien outillé, sur le plan législatif, en matière de transport aérien.

Pour autant, faisant l'impasse sur cette implacable réalité, le Premier Ministre du Cameroun a cru pouvoir ajouter, à l'arsenal juridique de ce pays, un nouveau texte : le 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 marchandises⁷.

3. Le climat social dans lequel intervient ce décret porte témoignage que le législateur national a entendu, avant tout, créer un cadre juridique de nature à favoriser l'indemnisation des sinistrés des tragédies aériennes. En effet, jusqu'au 5 mai 2007, date à laquelle s'est produit le crash du Boeing 737-800 de la compagnie Kenya Airways⁸ ayant tué les 114 passagers – dont deux de nos confrères camerounais⁹, le Cameroun n'avait jamais connu une catastrophe aérienne aussi meurtrière.

Aussi, les acteurs du giron judiciaire n'avaient-ils pas eu l'occasion d'éprouver les textes en vigueur. La survenance de cette catastrophe a permis de constater que la maîtrise des arcanes du droit aérien n'était malheureusement pas la chose la mieux partagée.

C'est donc, nous semble-t-il, pour lever un vaste pan de voile sur cette nébuleuse que constitue notre législation des transports aériens et, surtout, pour voler au secours des sinistrés des drames aériens que notre Premier Ministre a légiféré en la matière.

4. Cependant, si l'on peut louer le Chef du Gouvernement pour son initiative – dont le principal mérite est d'avoir apporté une magnifique embellie dans l'atmosphère juridique des transports aériens au Cameroun, en revanche, la question de l'opportunité du nouveau texte mérite bien d'être posée. Une lecture attentive du décret permet, en effet, de constater que celui-ci n'est

⁷ Ce décret a été publié au Cameroun à la revue "Juridis Périodique" n° 77, jan-fév-mars 2009, pp. 25-28.

⁸ Il nous est revenu, "off the records", que ce Boeing n'avait été mis en service que depuis six (6) mois et était sous garantie de la compagnie américaine Boeing.

⁹ Il s'agit du confrère aîné Nelson EKANDJE MOUSSINGA – qui probablement se rendait à Dubaï dans le Golfe – et du confrère cadet Jean Michel YOUMBI, lequel se rendait auprès du Tribunal Pénal International pour le Rwanda à Arusha en Tanzanie.

guère qu'une copie abrégée¹⁰ et, quelques fois, indigeste – en raison de nombreuses coquilles qui l'affectent - de la Convention de Montréal.

A titre illustratif, le régime de responsabilité mis en place par le décret (chap. 2) est reproduit de la Convention de Montréal (art. 17 et 18), sauf – et c'est une grosse lacune – que le décret omet d'envisager le retard comme cause de préjudice.

A l'instar de la Convention de Montréal, le décret distingue selon que le transport en cause est un transport de passagers, de bagages ou de marchandises.

Le transport de passagers et de bagages est réglé par l'article 3 du décret, lequel est littéralement repris de l'article 17 de la Convention.

Pour le transport de passagers, le paragraphe 1^{er} de l'article 3 précité adopte une véritable responsabilité objective, laquelle est la plus lourde en droit des transports. En effet, sous l'empire du décret, toute mort ou lésion corporelle d'un passager survenue au cours ou à l'occasion d'un transport aérien entraîne ipso facto la responsabilité du transporteur, la seule brèche à lui ouverte étant de s'exonérer en rapportant la preuve de la faute de la victime, exonération qui peut être totale ou partielle en fonction du degré de causalité de cette faute sur le dommage (art. 8).

Quant au transport de bagages, le paragraphe 2 fait une distinction entre les bagages enregistrés et les bagages non enregistrés. Pour les premiers, le décret prévoit un régime de responsabilité quasi-identique à celui qui est mis en place pour les passagers, le transporteur s'exonérant ici en établissant que le dommage procède de la nature ou du vice propre des bagages ; ce qui, de fait, constitue "*des illustrations particulières de la faute de la victime*"¹¹.

Dans l'hypothèse des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le décret, à la suite de la Convention, prévoit une responsabilité pour faute ; cette faute doit certainement être prouvée par le demandeur, aucune présomption n'accablant le transporteur.

Pour ce qui est à présent du régime de responsabilité du transporteur aérien de marchandises, celui-ci est prévu par l'article 4 du décret, lequel est l'exact pendant de l'article 18 de la Convention de Montréal. Ces textes posent le principe de la responsabilité objective du transporteur en ces termes (art. 4 § 1^{er}) :

"Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien".

¹⁰ En effet, le législateur camerounais fait l'économie des prévisions de la Convention consacrées notamment aux documents de transport et obligations des parties, à la compétence juridictionnelle, à l'arbitrage, au transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, au caractère impératif du texte, aux considérations protocolaires...

¹¹ C. Scapel, Modernisation et refonte de la Convention de Varsovie, op. cit., p. 128.

Ainsi, pour mettre en jeu la responsabilité du transporteur aérien de marchandises, il faut et il suffit de prouver que le fait dommageable est en relation causale avec le transport aérien¹².

Le transporteur conserve toutefois la possibilité de s'exonérer s'il prouve que le préjudice résulte de l'une des causes de libération mentionnées au paragraphe 2 de l'article 4, lesquelles sont les mêmes que celles figurant à l'article 18 § 2 de la Convention.

A côté de ces cas exceptés particuliers, inspiré de la Convention (art. 20), le décret (art. 8) prévoit une cause générale d'exonération, c'est-à-dire un fait qui exonère le transporteur en tout état de cause. C'est la négligence ou tout autre fait similaire émanant de la personne lésée, ce que l'on désigne sous l'appellation générique de "faute de la victime".

5. Reste un dernier point, lequel fait la singularité du décret par rapport à la Convention : c'est la réparation du préjudice consécutif à un transport aérien.

Reprises des articles 20, 21 et 22 de la Convention de Montréal, les prévisions du décret gouvernant la réparation posent le principe classique du plafonnement de l'indemnisation due par le transporteur en cas de préjudice résultant d'un transport aérien.

La seule originalité a trait à la réparation du préjudice consécutif à la mort ou à la lésion corporelle du passager. En effet, à l'instar de l'article 5 du Règlement n° 2027/97 du Conseil de l'Union Européenne daté du 9 octobre 1997, l'article 7 § 1^{er} du décret fait obligation au transporteur aérien, "*en cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers*", de verser immanquablement des provisions, dont le montant "*ne doit pas être inférieur à quinze mille (15 000) DTS par voyageur en cas de décès, avec toute la diligence nécessaire, ... au plus tard quinze jours à compter de l'identification des personnes physiques ayant droit à indemnisation pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats*".

6. Au total, si l'on fait litière de cette procédure tutélaire ultra rapide permettant aux victimes des tragédies aériennes et à leurs ayants droit de percevoir, dans un délai plus que bref des provisions substantielles (11 190 000 F CFA), force est de constater que le nouveau décret n'apporte aucune innovation par rapport au droit antérieur (Code CEMAC de l'aviation civile et Convention de Montréal).

Au surplus, le nouveau décret s'illustre par une reculade criante sur certaines questions. Ainsi en est-il, par exemple, du retard totalement ignoré dans le décret, alors que la Convention en fait une source certaine de responsabilité du transporteur. Il en va de même du problème, non moins important en pratique, des transports substitués, problème sur lequel le décret garde un silence coupable, cependant que la Convention de Montréal s'y intéresse de près en prévoyant un régime favorable au titulaire du droit d'action, puisque le transporteur contractuel est

¹² A titre d'exemple : Paris, 5^{ème} ch sect. B, 9 janvier 2009, Air France c/ Pescanova France, in BTL 2009, 194 : responsabilité du transporteur pour des dommages survenus alors que la marchandise étaient sous sa garde, Air France ne s'exonérant pas de la présomption qui pèse sur elle.

responsable de "la totalité du transport envisagé dans le contrat" et le transporteur de fait responsable "seulement (du) transport qu'il effectue".

Au final, n'était-il pas plus simple d'étendre, moyennant quelques adaptations mineures, l'application de la Convention de Montréal aux transports internes, comme l'a fait le législateur colonial pour la Convention de Varsovie à travers la loi française du 2 mai 1957, d'autant plus que la Convention de Montréal exclut de son aire d'application ces transports ?

Aussi bien, cette technique de l'intégration est-elle la méthode choisie par la plupart des Etats de tradition civiliste¹³ dont ceux de la CEMAC¹⁴.

¹³ En ce sens : A. Antapassis et F. Berlingieri, Mise en œuvre et interprétation des conventions internationales, in DMF 2009, 309.

¹⁴Voir : G. Ngamkan, L'intégration des Règles de Hambourg dans les législations maritimes africaines : l'exemple des pays de l'Afrique centrale, in Juridis Périodique n° 43, 2000, 110 ; J.C. Ngnintedem, La réglementation des transports en zone CEMAC : un modèle d'intégration sous-régional, in Revue Scapel 2006, 69.