

DU 9 AU 11 MARS 2011 A BRAZZAVILLE AU CONGO : LE PROJET DU CODE COMMUNAUTAIRE DE LA MARINE MARCHANDE, ELABORE PAR LES SOINS DE MAITRE GASTON NGAMKAN, CONSULTANT CEMAC, A ETE VALIDE PAR LES EXPERTS DE LA SOUS-REGION

A l'initiative de la Commission de la CEMAC, s'est tenue à Brazzaville la réunion des Experts relative à l'examen et à l'approbation du projet de réforme dans sa dernière mouture élaborée par les soins de Maître Gaston NGAMKAN, Consultant, Expert en législation des transports à la CEMAC.

Après la cérémonie d'ouverture placée sous les auspices de Son Excellence Martin Aimé Parfait COUSSOUD-MAVOUNGOU, Ministre délégué congolais chargé de la marine marchande, lequel était accompagné de son homologue Josué Rodrigue NGOUONIMBA, Ministre délégué chargé de l'aménagement du territoire et de l'intégration, les travaux ont débuté aussitôt par la mise en place d'un bureau composé de la manière suivante :

- Président : Congo ;
- Premier Vice-président : Gabon ;
- Second Vice-président : Centrafrique ;
- Rapporteur : Tchad ;
- Secrétariat : Cameroun et CEMAC ;
- Modérateur : Maître Gaston NGAMKAN.

La Guinée-Equatoriale n'était pas représentée et n'a donc pu intégrer ce bureau.

L'ordre du jour retenu se présentait ainsi qu'il suit :

- présentation du projet du Code communautaire de la marine marchande par les soins du Consultant ;
- examen des modalités de mise en vigueur du futur Code ; et
- divers.

A l'issue de la présentation du projet de réforme par Maître Gaston NGAMKAN, ce projet a été passé au crible par les experts. Les modifications apportées par le Consultant susnommé figuraient en caractères très apparents dans le projet et étaient très souvent soulignées, pour bien les mettre en évidence ; ce qui a facilité, au-delà de toute espérance, le travail des experts.

Au final, les retouches ont concerné les textes ci-après, dont la nouvelle formulation est souvent rappelée :

LIVRE I (dispositions générales)

TITRE I (champ d'application)

Article 1^{er} :

Cet article a été modifié par la suppression de l'adjonction "de la CEMAC" à "Etat membre". En effet, la notion d'Etat membre étant définie à l'article 2 (35), cette adjonction devenait, de toute évidence, superfétatoire.

Aussi bien, cette adjonction est-elle nécessairement sous-entendue dans la notion d' "Etat membre", notion éminemment récurrente en l'occurrence.

TITRE II (définitions)

Article 2 :

Certaines définitions ont fait l'objet d'une réécriture. Il s'agit des définitions suivantes : "autorité compétente chargée des arts et de la culture", "autorité compétente chargée de l'environnement", "autorité compétente chargée des hydrocarbures", "autorité compétente chargée des pêches maritimes" et "autorité maritime compétente".

Si on fait litière de la définition de l'"autorité maritime compétente", il a été retenu, pour chaque domaine visé, que l'autorité maritime est le Ministre en charge de ce domaine ou les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs.

Ainsi, les définitions suivantes ont été consacrées :

- « *autorité compétente chargée des arts et de la culture* » : le Ministre en charge des arts et de la culture ou les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;
- « *autorité compétente chargée de l'environnement* » : le Ministre en charge de l'environnement ou les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;
- « *autorité compétente chargée des hydrocarbures* » : le Ministre en charge des hydrocarbures ou les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;
- « *autorité compétente chargée des pêches maritimes* » : le Ministre en charge des pêches maritimes ou les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs.

S'agissant de la définition de l'"autorité maritime compétente", question ô combien sensible, celle-ci a donné lieu à des débats houleux, certains experts estimant que, pour des raisons pratiques, cette autorité devrait être le Directeur de la marine marchande ou tout autre fonctionnaire auquel il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ; d'autres pensaient, en revanche, que cette autorité devrait plutôt être le Ministre en charge de la marine marchande ou le Directeur de la marine marchande ou tout autre fonctionnaire auquel le Ministre a délégué tout ou partie de ses pouvoirs. Au final, c'est la seconde thèse qui a rallié le maximum de suffrages.

Partant, la définition ci-après a fait l'objet d'un consensus :

« *Autorité maritime compétente* » : le Ministre en charge de la marine marchande ou le Directeur de la marine marchande ou tout autre fonctionnaire auquel le Ministre a délégué tout ou partie de ses pouvoirs.

Par ailleurs, la définition de l'"*autorité portuaire*" a été légèrement retouchée pour des raisons d'orthodoxie juridique, notamment en prenant en compte la différence qui existe entre la délégation de pouvoir et la délégation de signature. Alors qu'en matière de délégation de pouvoir, l'autorité administrative se dessaisit d'un ou de plusieurs de ses pouvoirs en faveur d'un autre agent qui les exercera en ses lieu et place, dans la délégation de signature au contraire, l'autorité administrative habilite un autre agent à exercer concurremment avec elle un ou plusieurs de ses pouvoirs. En l'espèce, il s'agit d'une délégation de pouvoir. Aussi, la définition suivante a-t-elle reçue l'onction des experts :

« *Autorité portuaire* » : le Directeur du Port ou les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs, et notamment le Commandant du Port ou le Chef du Service de la Capitainerie pour tout ce qui concerne la police portuaire.

Dans la foulée, il a été suggéré d'insérer dans le Code une nouvelle définition, celle du "document de transport négociable". Reprise littéralement de l'article 1^{er} paragraphe 15 des Règles de Rotterdam, cette définition se lit ainsi qu'il suit :

« *document de transport négociable* » : le document de transport qui indique, par une mention telle que "à ordre" ou "négociable", ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur, à l'ordre du destinataire ou au porteur, et qui ne porte pas la mention "non négociable".

LIVRE II (le navire)

TITRE IV (privilèges et hypothèques maritimes)

Chapitre II (hypothèques maritimes)

A l'article 99, il a été convenu de préciser, à la fin du paragraphe 2, "*Code pénal de chaque Etat membre*", par cela seul qu'il n'existe pas un Code pénal communautaire qui s'appliquerait à la constellation des Etats de la CEMAC.

TITRE VI (saisie des navires)

Chapitre I (saisie conservatoire)

A l'article 146 paragraphe 1^{er}, l'expression "juge des référés", plus commode, a été préférée à la formule suivante : "statuant en la forme des référés, le tribunal compétent peut...". En effet, dans la pratique, le juge des référés, lequel est le Président du tribunal (tribunal de première instance au Cameroun) ou tout juge qu'il se substitue, est différent du tribunal. Alors que celui-ci prononce des jugements, celui-là rend des ordonnances. En précisant que c'est le juge des référés qui autorise le départ du navire pour un ou plusieurs voyages, notre Code lève un grand pan de voile sur la nature de la décision autorisant ce départ et clos toute querelle byzantine – dont sont souvent friands les Avocats – sur la question. Il s'agit donc, indéniablement, d'une ordonnance et non d'un jugement.

A l'article 147 paragraphe 1^{er}, pour les mêmes raisons, l'expression "tribunal compétent" est remplacée par "juge des référés".

A l'article 154, parce que le gardien du navire saisi assume une "obligation de moyen renforcée", il est apparu équitable que le mandat accompli par ses soins fût rémunéré. D'où l'ajout de adjectif "rémunéré" audit mandat. La contexture de la deuxième phrase de l'article 154 devient alors la suivante :

"Dans l'accomplissement de son mandat rémunéré, le gardien assume une obligation de moyen renforcée".

Chapitre II (saisie-vente)

A l'article 158, il a été convenu de remplacé l'expression "saisie-exécution", malencontreusement portée au texte, par "saisie-vente", expression moderne plus cohérente avec l'article précédent et l'intitulé du chapitre.

LIVRE III (navigation maritime)

TITRE II (sécurité de la navigation)

Chapitre VI (règles particulières à l'inspection des navires étrangers)

A l'article 196 paragraphes 3 et 6, les acronymes suivants ont été définis pour rendre le texte plus accessible :

- O.I.T. : Organisation Internationale du Travail ;
- O.M.I. : Organisation Maritime Internationale.

TITRE III (sûreté des navires et des installations portuaires)

Chapitre 1^{er} (sûreté des navires)

A l'article 207 paragraphe 1^{er}, au premier tiret, la formulation suivante a été retenue :

- "avoir été soumis à une évaluation de sûreté, conformément au paragraphe 8 de la partie A du Code ISPS".

Chapitre 2 (sûreté des installations portuaires)

A l'article 210, il a été recommandé d'écrire :

"1. Le Ministre chargé de la sûreté portuaire dans chaque Etat membre..." aux lieu et place de la formulation suivante : "le Ministre chargé des ports ou, le cas échéant, le Ministre spécifiquement chargé de la sûreté portuaire".

A l'article 215, pour des raisons évidentes de sécurité juridique, il a été convenu d'indiquer que les dispositions de la résolution de l'OMI et de la règle de la Convention du travail maritime dont s'agit sont celles "visées à l'article 212".

TITRE V (événements de mers)

Chapitre II (abordage)

A l'article 226 paragraphe 3, il est précisé que :

"Les délais fixés aux paragraphes précédents sont suspendus ou interrompus conformément au droit commun de chaque Etat membre".

LIVRE V (gens de mers)

TITRE III (le marin)

Chapitre 1^{er} (généralités)

A l'article 383, le paragraphe 2 – définissant le terme "marin" – a été purement et simplement supprimé du seul fait que cette définition figure déjà à l'article 372 paragraphe 2. Le paragraphe 3 est devenu alors, bien évidemment, le paragraphe 2.

LIVRE VI (transport maritime et professions auxiliaires)

TITRE I (organisation des transports maritimes)

Dans la recommandation figurant à l'article 463, il est précisé :

"Aux fins de faciliter aux pays sans littoral l'application de ces mêmes dispositions, des accords bilatéraux seront conclus entre ces derniers et les pays côtiers dans les conditions conformes à la

Convention des Nations Unies sur le commerce des pays sans littoral et à la Déclaration et au programme d'action d'Almaty de 2003".

TITRE II (suivi et encadrement du trafic maritime en provenance et à destination des Etats membres)

A l'article 465, l'expression "document de suivi des cargaisons électroniques" – assurément empreinte de coquille – a été remplacée par celle - plus convenable – de "document électronique de suivi des cargaisons".

TITRE III (exploitation commerciale du navire)

Chapitre 1^{er} (contrat d'affrètement)

Le second paragraphe de l'article 474 se lit désormais de la manière suivante :

" La prescription peut être interrompue ou suspendue conformément au droit commun de chaque Etat membre".

Chapitre II (contrat de transport de marchandises par mer)

A l'article 513 paragraphe 1^{er}, le champ d'application du chapitre a été davantage circonscrit par la condition selon laquelle les contrats de transport concernés ne doivent pas être soumis à une convention internationale à laquelle est partie l'Etat membre de la CEMAC dans lequel se trouve l'un des points de rattachement énumérés.

De même, à la lettre b) du paragraphe susvisé, il faut lire : "port de chargement" au lieu de "port de déchargement", expression qui avait été reprise, de façon importune et redondante, aux lettres b) et d).

Par ailleurs, au paragraphe 2, le terme "navire" a été préféré à "bâtiment".

Il s'en est suivi alors la nouvelle configuration suivante :

"1. Le présent chapitre s'applique aux contrats de transport dans lesquels l'un quelconque des lieux ci-après se trouve dans un Etat membre, lorsque ces contrats ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle cet Etat est partie :

a) le lieu de réception ;

b) le port de chargement ;

c) le lieu de livraison ; ou

d) le port de déchargement.

2. Le présent chapitre s'applique quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée".

TITRE IV (professions auxiliaires du transport maritime)

Chapitre II (professions auxiliaires au service de la cargaison)

A l'article 642 paragraphe 3, la précision "tel qu'amendé" – apportée en fin de texte – a été supprimée. En effet, à ce jour, l'Acte n° 4/96/UDEAC-611.CE 31 du 5 juillet 1996 portant Convention inter-Etats de transport multimodal de marchandises en zone UDEAC n'a pas été modifié. Un projet de réforme de cet Acte a été pourtant élaboré par le consultant soussigné, pour le mettre en conformité avec le projet de Code dans sa version consolidée, et ne demande qu'à être soumis à l'examen des experts.

Aussi bien, les experts ont-ils chargé le soussigné de faire à la Commission de la CEMAC, dans le cadre du présent rapport, une recommandation tendant à faire amender l'Acte ci-devant dont l'obsolescence se passe de tout commentaire.

LIVRE VIII (contentieux en matière d'infractions maritimes)

TITRE 1^{er} (infractions maritimes)

Chapitre III (obligations et pouvoirs du capitaine)

A l'article 761 paragraphes 3, le terme "suspect" remplace celui d'"inculpé". Car, à ce stade, on ne peut parler d'"inculpé", expression qui ne s'emploie qu'à partir du moment où le suspect a été appréhendé et présenté au juge d'instruction qui l'a mis en examen.

Au paragraphe 4, l'expression "détention préventive" est apparue plus exacte que celle d'"emprisonnement préventif" - parfaitement ignorée des textes et des ouvrages en matière de procédure pénale.

Au paragraphe 5, la dérogation – prévue en ces termes "sauf décision contraire de la juridiction compétente" – a été supprimée, dès lors qu'elle méconnaît allègrement les droits de la défense proclamés dans la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples. Aussi bien, en l'état, le texte décrié est-il susceptible de générer des abus de la part de la juridiction compétente.

L'article 764 paragraphes 3 a été simplifié de la manière suivante :

"Le Ministère public peut engager les poursuites pour les autres contraventions ou délits intéressant l'ordre à bord, ceux purement nautiques, ainsi que ceux intéressant la police générale de la navigation, sur avis de l'autorité maritime compétente".

Chapitre V (action civile)

Le paragraphe 1^{er} de l'article 765 interdit à la victime d'une infraction maritime qualifiée de délit ou de crime de citer directement le prévenu devant le tribunal correctionnel, contraignant de la sorte cette victime à saisir le juge d'instruction. Ce texte apparaît, sans conteste, hétérodoxe. En effet, en vertu des principes constants de procédure pénale, l'interdiction de la saisine du tribunal par voie de citation directe n'a de sens qu'en matière criminelle.

Aussi, le texte précité a-t-il été ainsi reformulé :

"... Toutefois elle ne peut délivrer citation directe au suspect en cas crime, mais doit saisir le juge d'instruction".

De même, parce que le choix de la juridiction compétente est un choix alternatif et non cumulatif, le paragraphe 2 est désormais ainsi rédigé :

" La juridiction compétente est celle :

- soit de la résidence du suspect ;
- soit du port où il a été débarqué ;
- soit du lieu où il a été appréhendé ;
- soit du port d'immatriculation du navire".

Chapitre VIII (infractions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer)

A l'article 768, il est simplement précisé, pour la raison déjà relevée supra, que le Code de procédure pénale auquel il est fait allusion est celui de "chaque Etat membre".

A l'article 770, les conventions dont s'agit sont celles qui sont "visées à l'article 178 du présent Code"

Chapitre XV (actes illicites en mer)

L'article 785 paragraphe 1^{er} lettre d) est ainsi reformulé :

"place ou fait placer sur une plate-forme, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance de nature à détruire la plate-forme ou à compromettre sa sécurité".

A l'article 789 paragraphe 1^{er}, l'expression "de façon illicite et intentionnelle" est remplacée par : "illicitement et intentionnellement".

TITRE II (juridictions compétentes)

Chapitre 1^{er} (généralités)

A l'article 792, il est précisé, en fin de texte, "*juridictions de droit commun de chaque Etat membre*".

Chapitre II (crimes de piraterie)

L'article 793 est complété par le bout de phrase suivant : "*conformément aux conventions internationales en vigueur*".

LIVRE IX (juridictions maritimes et arbitrage)

L'intitulé ci-dessus a été préféré à l'ancien, lequel était : "*tribunal commercial maritime et arbitrage*".

TITRE 1^{er} (juridictions maritimes)

L'article 796 a été foncièrement modifié dans le sens d'une nette amélioration. Dans sa mouture actuelle, ce texte est ainsi conçu :

"1. *Dans chaque Etat membre, il est institué un tribunal commercial maritime ou une chambre maritime au sein des tribunaux de commerce ou des tribunaux d'instance, pour connaître du contentieux maritime.*

2. *Dans chaque Etat membre, il est également institué une chambre maritime au sein de la Cour d'appel compétente pour connaître des décisions rendues en premier ressort par les juridictions visées au paragraphe précédent.*

3. *Les modalités de fonctionnement et la composition de ces juridictions spécialisées sont fixées par la législation de chaque Etat membre dans le cadre de son organisation judiciaire.*

4. *Les arrêts rendus par la chambre maritime de la Cour d'appel sont susceptibles de recours devant la Cour de justice communautaire.*

5. *Les délais de recours devant la Cour de justice communautaire sont ceux fixés par le règlement de ladite Cour*".

LIVRE X (dispositions finales)

TITRE 1^{er} (entrée en vigueur)

Le paragraphe 2 de l'article 798 avait donné lieu à d'après discussions et à des dissensions parmi les experts, la grosse pomme de discorde étant constituée par l'expression "sauf dérogation expresse" figurant en tout début de phrase. En effet, certains experts ont estimé que cette précision était susceptible d'être interprétée comme laissant aux Etats la possibilité de ne pas être liés par certaines dispositions du Code. Or, tel n'était pas le sens de cette expression, dont la vocation première était de réserver les dispositions non impératives du Code, à l'instar de ses prévisions en matière d'affrètement, lesquelles sont simplement supplétives de la volonté des parties.

Au surplus, une réserve d'une nature identique figure à l'article 571, texte qui traite du caractère d'ordre public des dispositions concernant le contrat de transport des marchandises.

Afin de dissiper toutes inquiétudes sur ce point, le paragraphe précité a été finalement rédigé ainsi qu'il suit :

"Sauf dispositions contraires, le présent Code est impératif dans toutes ses prévisions et est directement applicable dans tous les Etats membres".

Quant au paragraphe 3 de ce même article, il se présente de la manière suivante :

"Il entre en vigueur dès son adoption par le Conseil des Ministres de l'Union Economique de l'Afrique Centrale (UEAC) et est publié au Bulletin Officiel de la Communauté".

TITRE III (révision)

Naguère intitulé "amendement ou révision", ce titre a été simplifié par la suppression du terme "amendements".

* *
*

Voilà, grosso modo, les modifications qui ont été apportées au projet de réforme soumis à la censure des experts.

Comme il est aisé de le constater, le projet susdit n'a pas été entamé dans sa structure fondamentale. Seules quelques modifications – pour la plupart de pure forme - ont été apportées et le Consultant s'en félicite.

Conformément aux recommandations formulées par la constellation des experts dans le communiqué final des travaux, Maître Gaston NGAMKAN avait charge :

- d'intégrer tous les amendements apportés au projet de Code ;
- d'assortir le projet final du Code :



- d'un exposé de motifs ;
- d'une table de matière ;
- d'un glossaire alphabétique ;

avant la soumission dudit projet à la Commission de la CEMAC en vue de son adoption par le Conseil des Ministres de l'UEAC.

Le consultant ayant entièrement rempli sa mission, notamment en transmettant à qui de droit le produit fini, la Commission de la CEMAC a programmé, pour fin juillet 2011, la réunion des Ministres en charge des transports en vue de l'adoption du nouveau Code.