
PRESENTATION DU PROJET DE REFORME SOUMIS A L'EXAMEN DES EXPERTS

Par Maître Gaston NGAMKAN
Avocat & Docteur en Droit spécialisé en droit maritime et des transports
Expert en législation des transports à la CEMAC

J'éprouve un plaisir incommensurable à prendre la parole devant la constellation des honorables experts que vous êtes, à l'effet de présenter sommairement le travail aujourd'hui soumis à votre sagacité.

A l'orée de mes propos, je tiens à remercier vivement l'OMI, l'Organisation Maritime Internationale pour le soutien qu'elle a toujours apporté à la CEMAC dans le domaine de la législation maritime.

Mes remerciements vont également à l'endroit de la Commission de la CEMAC, véritable maître de l'ouvrage, pour avoir fait confiance à mon expertise, notamment en me confiant la réalisation de ce travail d'envergure qu'est le projet de réforme de notre Code communautaire de la marine marchande.

Au Gouvernement de la République du Congo et, en particulier à Son Excellence Denis SASSOU NGUESSO, qui préside des mains de maître aux destinées de la Nation, je témoigne ma cordiale gratitude pour avoir permis que cette réunion – décisive pour l'avenir de notre législation communautaire - se tînt à Brazzaville, cette belle cité caractérisée par sa verdure luxuriante, et pour l'attention particulière qu'il porte, depuis 2008, à la révision du Code sous-régional.

Je ne saurais clore cette rubrique des remerciements, sans décerner une mention spéciale, un satisfecit sans réserves à Monsieur Martin Parfait Aimé COUSSOUD-MAVOUNGOU, Ministre délégué chargé de la marine marchande de la République du Congo, pour les efforts méritoires qu'il n'a de cesse de déployer à l'effet de doter notre espace communautaire de l'Afrique centrale d'une véritable charte de droit maritime au goût du jour, d'un Code actualisé et de référence.

Cela dit, la réalisation du travail qui nous donne l'occasion de nous réunir aujourd'hui n'a pas été de tout repos. Elle a nécessité beaucoup de sacrifices sur les plans

personnels et professionnels, certains clients de mon Cabinet ayant été immolés sur l'autel de ce travail, lequel a duré environ huit mois.

Il était question en effet, conformément aux résolutions adoptées lors de l'atelier préparatoire tenu à Brazzaville courant juin 2008, de mettre notre projet de Code communautaire révisé de la marine marchande, dans sa dernière mouture d'alors, en conformité avec les prévisions pertinentes de nouveaux instruments à vocation universelle qui ont été adoptées récemment dans le domaine maritime, à savoir :

- la Convention de l'OIT (MLC 2006) instituant un nouveau droit social maritime ;
- la Convention relative au contrat de transport international de marchandises effectué partiellement ou entièrement par mer – dite "Règles de Rotterdam" ;
- la Convention de Genève de 1999 sur la saisie conservatoire de navires...

Mais le toilettage réalisé par mes soins ne s'est pas borné à rapprocher notre Code communautaire de ces conventions internationales. D'autres pans non moins importants, à l'instar de la saisie-vente des navires, du statut des auxiliaires de transport..., avaient été laissés dans les limbes, soit parce que le législateur CEMAC avait reproduit le texte d'une loi française en oubliant que celle-ci avait été complétée ultérieurement par un décret d'application, soit parce que ce même législateur communautaire ne s'est pas suffisamment et convenablement inspiré des instruments internationaux pertinents. Ces pans ont donc été retouchés pour rendre les textes plus cohérents et plus intelligibles.

Au final, l'on passe de 662 articles, dans l'ancienne configuration du projet datée de 2008, à 800 articles, dans la version présentement proposée. Je vous laisse le soin d'apprécier la densité du travail abattu.

Dans la foulée, bien que le travail dans le secteur de la pêche ne relève pas directement de la marine marchande, j'ai estimé à propos d'élaborer un projet de texte – devant faire l'objet d'un règlement ou d'un acte distinct de la CEMAC – destiné à régenter ce secteur, à l'instar de la Convention inter-Etats sur le transport multimodal en zone CEMAC.

De même, j'ai été amené à dépoussiérer notre Convention susdite à l'effet d'accorder certaines de ces dispositions avec les Règles de Rotterdam. En effet, dans sa version actuelle, cette Convention est largement inspirée des Règles de Hambourg. Or, notre législation communautaire est aujourd'hui plutôt en concordance avec les Règles de Rotterdam.

Au travail intellectuel de conception et de réécriture de certains textes, s'était greffé un travail matériel fastidieux – mais combien délicat - d'agencement et de renumérotation pour assurer la cohésion de l'ouvrage, afin que la technique de renvoi – très souvent usité dans le Code – n'égarât l'utilisateur.

La perfection n'étant pas de ce monde, comme toute œuvre humaine, ce travail est, par hypothèse, imparfait. Aussi, je ne saurais trop implorer l'indulgence des mes pairs experts appelés à le sanctionner.

* *
*

Pour en venir au projet de réforme proprement dit, certaines modifications et ajouts figurent en gras afin de faciliter la tâche aux experts qui pourront ainsi les identifier aisément ; d'autres sont mis entre crochet par cela seul que je souhaite que les débats soient rouverts à leur sujet avant l'adoption du texte définitif du projet.

1° Tout d'abord, j'ai dû revoir certaines définitions figurant à l'article 2 du projet, notamment en m'inspirant des prévisions de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises effectué totalement ou partiellement par mer, convention adoptée le 11 décembre 2008 à New-York sous la dénomination de "Règles de Rotterdam" - et ouverte à la signature des Etats depuis le 23 septembre 2009. Pareillement, j'ai intégré, dans l'article précité, de nouvelles définitions apparues, pour la première fois, dans la nouvelle convention, définitions dont l'importance se passe de toute démonstration. Il s'agit, en particulier, des notions telles que : "chargeur documentaire", "droit de contrôle", "partie contrôlante", "partie exécutante", "partie exécutante maritime", "transport de ligne régulière", "document électronique de transport", "données du contrat", "contrat de volume".

2° De même, j'ai retouché les dispositions du projet de code relatives à la saisie conservatoire de navire pour tenir compte de certaines précisions et innovations apportées par la nouvelle Convention de Genève du 12 mars 1999 sur la saisie conservatoire de navires, la Convention originelle de Bruxelles du 10 mai 1952 étant devenue quelque peu surannée sur ce point. Ici, les modifications ont concerné fondamentalement la liste des créances maritimes, laquelle est beaucoup plus complète dans la nouvelle convention, et la précision selon laquelle est assimilée à la créance maritime une créance partiellement maritime.

Les dispositions sur la saisie conservatoire ont été également complétées par celles qui donnent la possibilité au tribunal de départager les parties litigantes lorsqu'elles n'arrivent pas à accorder leurs violons sur l'importance et la forme de garantie à fournir pour libérer le navire saisi, étant précisé que, dans ce cas, le montant de la garantie ne peut excéder la valeur du navire.

Par ailleurs, il est désormais permis à la personne qui a constitué une garantie en libération du navire de demander, à tout moment au tribunal compétent, de réduire, modifier ou annuler cette garantie, notamment si elle rapporte la preuve que celle-ci était manifestement excessive au regard du montant réel de la créance ou n'était pas appropriée, ou était injustifiée parce que la créance était inexistante en réalité.

Enfin, parce que le juge du fond a plénitude de compétence, j'ai estimé judicieux de suivre cette jurisprudence récente de la Cour de cassation française qui donne toute latitude à ce juge pour ordonner mainlevée de la saisie conservatoire de navire, *"en tout état de procédure, ce même si l'ordonnance autorisant la saisie n'a pas été rétractée"*, notamment si, à l'analyse, la créance fondant la saisie lui apparaît hypothétique ou infondée.

3° S'agissant de la saisie-exécution ou plus précisément de la saisie-vente – pour reprendre la nouvelle terminologie retenue par le projet de code, les prévisions de celui-ci relatives à cette voie d'exécution ont été modifiées de fond en comble. En effet, en l'état, ces prévisions étaient des plus lacunaires, voire des plus incertaines, puisqu'elles se bornaient à renvoyer à la procédure en vigueur pour la saisie-vente des immeubles, formule lapidaire qui était manifestement empreinte de difficultés sur le plan pratique, les rôles respectifs des différents acteurs de cette forme de saisie étant plutôt mal définis.

D'autre part, dans le projet de code, il était énoncé que, lorsqu'elle n'est pas précédée d'une saisie conservatoire, la saisie-vente est demandée au juge du fond dans les conditions et selon la procédure en vigueur pour les saisies immobilières. Cette disposition n'était guère topique. Car, étant déjà en possession d'un titre exécutoire, le créancier saisissant n'a plus besoin de demander l'autorisation du juge pour mettre le navire à la chaîne. Il procède directement à la saisie et notifie le procès-verbal de la saisie à l'autorité maritime compétente et au commandant du port, lesquels, par voie de corollaire, doivent empêcher le départ du navire.

Au surplus, dans la pratique, la saisie-vente est généralement précédée d'une saisie conservatoire, notamment si on redoute la fuite du navire à la suite du commandement de payer servi au capitaine, commandement qui est l'acte introductif de la saisie-vente.

Pour toutes les raisons invoquées ci-devant, j'ai consacré à la saisie-vente des développements minutieux largement inspirés des dispositions du décret français du 27 octobre 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer (art. 31 à 58).

4° Pour ce qui est du contrat de transport des marchandises, mon intervention a consisté à arrimer les prévisions du projet de code à celles de la nouvelle Convention de Rotterdam".

Outre les définitions qui ont été modifiées ou complétées, comme signalé ci-devant, le régime de responsabilité du transporteur a été revu tant au niveau des obligations fondamentales que du principe même et de la limitation de responsabilité.

C'est ainsi que les obligations du transporteur ont été davantage précisées en prenant en considération les dispositions pertinentes des articles 11, 13 et 14 de la nouvelle convention.

Le principe de responsabilité, quant à lui, est non pas calqué, mais simplement inspiré des prévisions de l'article 17 de la nouvelle et future convention, la liste beaucoup trop longue des cas exceptés du transporteur n'ayant pas été reprise à l'identique. En effet, certains de ces cas apparaissent éculés au 21^e siècle, alors que d'autres ne sont que des redondances.

Il en va de même du retard de livraison, lequel se produit non seulement en cas de dépassement du délai convenu – lequel suppose un accord de volontés des parties contractantes sur la date de livraison, mais aussi dans l'hypothèse du dépassement du délai qu'il serait raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances.

Pour ce qui se rapporte aux plafonds de réparation, les montants retenus dans le projet de code sont finalement ceux prévus par les articles 59 (875 DTS par colis et 3 DTS par kilo) et 60 (deux fois et demie le montant du fret payable pour les marchandises ayant subi le retard).

Concernant les obligations du chargeur et du chargeur documentaire, celles-ci font l'objet d'une réglementation détaillée tirée de la nouvelle convention (art. 27, 29, 31, 32, 33 et 43).

Pareillement, le régime de responsabilité du chargeur et du chargeur documentaire est désormais mieux élaboré, étant calqué sur celui qui est prévu dans la nouvelle convention (art. 30). Aussi bien, le chargeur n'est-il plus seulement responsable en cas de faute prouvée de sa part, mais est également comptable des manquements de toute personne, y compris des préposés, mandataires et sous-traitants, à qui il a confié l'exécution de l'une quelconque de ses obligations (art. 34, Convention).

Les documents de transport font, par ailleurs, l'objet des précisions importantes, particulièrement en ce qui concerne leur émission et leur signature, lesquelles peuvent

être réalisées par des procédés électroniques, et les réserves à porter dans ces documents, ainsi que la force probante des données du contrat (art. 35, 36, 38, 40 et 41).

De même, le régime dérogatoire du contrat de volume est précisé sur le modèle de la nouvelle convention (art. 80).

Une disposition donnant aux prévisions du Code concernant le contrat de transport un caractère impératif, d'ordre public est reproduite de l'article 79 des Règles de Rotterdam.

Pour terminer, la compétence juridictionnelle – naguère laissée dans les limbes - est traitée dans le Code, ainsi que la possibilité de recourir à l'arbitrage. Ici, je me suis départi de la Convention, notamment en prévoyant la liberté, pour les ayants droit à la marchandise ressortissants des Etats CEMAC, d'agir devant leur juge naturel (celui du port de déchargement), nonobstant l'existence d'une clause attribuant compétence à une juridiction étrangère située en dehors du périmètre de la CEMAC.

5° Autre point ayant fait l'objet d'amendement dans le projet de Code est le régime de responsabilité des auxiliaires de transport, notamment ceux au service de la cargaison, à savoir le consignataire de navire et le consignataire de la cargaison, l'entrepreneur de manutention et le transitaire, lesquels bénéficient des mêmes conditions et limites de responsabilité que le transporteur maritime. Cela signifie, en d'autres termes, que le régime de responsabilité de ces auxiliaires s'inspire également de celui qui est prévu par les Règles de Rotterdam, lesquelles, au demeurant, précisent à l'article 19 que les parties exécutantes maritimes – qui peuvent être ces auxiliaires de transport – sont soumises aux obligations et responsabilités imposées et bénéficient des moyens de défense et des limites de responsabilité reconnus au transporteur par ladite Convention.

S'agissant particulièrement de l'entrepreneur de manutention, son statut juridique a été complété par des dispositions topiques inspirées ou reproduites de la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants des terminaux de transport dans le commerce international, convention adoptée à Vienne le 19 avril 1991, mais non encore en vigueur, faute de ratifications suffisantes.

Il s'agit, de fait, des dispositions concernant la durée de responsabilité de l'entrepreneur de manutention, l'émission du document matérialisant le contrat de manutention et/ou d'acconage, les marchandises dangereuses, la sûreté dont bénéficie l'entrepreneur de manutention pour le recouvrement de sa créance, ce dernier point ayant été complété par l'Acte uniforme OHADA portant organisation des sûretés (art. 56) et par l'Acte uniforme portant organisation des procédures simplifiées de

recouvrement et des voies d'exécution (art. 120), afin de désamorcer tout conflit avec ces textes panafricains qui lient également les Etats membres de la CEMAC.

Quant au statut juridique du transitaire, celui-ci a été entièrement conçu et élaboré par mes soins, à la lumière de la doctrine et de la jurisprudence en la matière, le législateur français l'ayant proprement méconnu dans ses textes.

Enfin, pour ce qui se rapporte au statut juridique de l'entrepreneur de transport multimodal, j'ai apporté un amendement à l'Acte n° 4/96 UDEAC-611 CE 31 du 5 juillet 1996 portant Convention inter-états de transport multimodal de marchandises en UDEAC, raison pour laquelle je précise, dans le projet de code, que cet entrepreneur est soumis au régime juridique prévu par l'Acte susdit tel qu'amendé, le texte portant amendement devant être précisé "sine die", notamment lorsque cet amendement aura été adopté et connu.

Cela dit, l'amendement a consisté, "prima facie", à modifier l'intitulé de l'Acte, dès lors que, dans l'intervalle, l'UDEAC est devenu la CEMAC.

D'autre part, dans le préambule, j'ai supprimé la lettre e) "*affirmant que la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal, en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée*". Car, cette affirmation n'est guère qu'une contre-vérité avérée, du moment que l'article 16 de la Convention adopte plutôt un principe de responsabilité de plein droit, une présomption de responsabilité. C'est, en tout cas, l'exégèse retenue par la doctrine dominante et par la jurisprudence constante.

De même, j'ai modifié le champ d'application de la Convention, notamment en précisant que la Convention s'applique si le lieu de prise en charge des marchandises ou le lieu de livraison... est situé dans un Etat membre.

Par ailleurs, j'ai supprimé l'article 5 sur la réglementation et le contrôle du transport multimodal, parce qu'elle est dénuée de toute portée significative. Qui pis est, c'est à cause de cette disposition – de caractère économique et politique – que les pays développés ont boudé la Convention des Nations Unies du 24 mai 1980 sur le transport multimodal international de marchandises, instrument auquel notre Convention inter-Etats doit indéniablement sa filiation et qui n'est toujours pas en vigueur plus de trente ans après son adoption.

Pareillement, le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal a été dépoussiéré pour tenir compte du régime "sui generis" adopté par les Règles de Rotterdam, lesquelles constituent, à n'en pas douter, le droit d'avenir, si l'on s'en tient à

l'écho déjà rencontré par cette nouvelle convention auprès de la Communauté maritime internationale.

Ainsi, l'entrepreneur de transport multimodal ne s'exonère plus seulement *s'il prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires... ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences*". Il est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité s'il prouve qu'un ou plusieurs des évènements ou circonstances énumérés à l'article 17 § 1 et 2 des Règles de Rotterdam ont causé la perte, le dommage ou le retard.

Dans la foulée, j'ai remplacé le plafond de réparation de l'entrepreneur de transport multimodal, lequel était ridiculement bas (2 000 F CFA) et était sans rapport avec la valeur des marchandises faisant l'objet de cette forme d'organisation de transport, par les montants ci-après : 920 DTS par colis (limite prévu par la Convention des Nations Unies en 1980) et 8 DTS par kilogramme de poids brut perdu ou endommagé, la limite la plus élevée étant applicable. Le fait de prévoir un double plafonnement donne un sens au dernier membre de phrase précédent, à savoir "la limite la plus élevée étant applicable". En effet, dans sa formulation ancienne, l'article 19 était entaché d'un contresens, dès lors qu'il prévoyait un seul plafond : 2 000 FCFA par kilo.

S'agissant à présent des règles de compétence territoriale, j'ai ôté toute nocuité aux clauses attributives de juridiction - lesquelles sont habituellement source d'injustices et de passe-droits pour les destinataires et réceptionnaires de nos pays en développement, dès lors qu'elles les obligent à aller plaider au loin sous de cieux judiciaires incertains, notamment en précisant, à la lettre d) du paragraphe 1 de l'article 26, que le tribunal du lieu désigné au contrat de transport multimodal n'est compétent que autant que ce lieu est situé dans un Etat membre de la CEMAC.

Sur les avaries communes, le texte de la Convention inter-Etats doit être retouché pour tenir compte des dispositions du projet de code sur la question, dispositions dont la numérotation n'est pas encore définitive.

Sur un tout autre plan, les prévisions de la Convention inter-Etats réglant la question des conflits que celle-ci peut avoir avec d'autres conventions préexistantes (art. 31) ont été éminemment modifiées. D'abord, j'ai supprimé la référence aux articles 97 et 98 du Code de la marine marchande de l'UDEAC, sur l'observation que ce code n'est pas une convention internationale.

Ensuite, j'ai distrait les dispositions du paragraphe 2 de l'article 31, dans la mesure où les Etats CEMAC n'ont pas conclu, entre eux, de convention ou accord de réciprocité en matière de compétence juridictionnelle ou d'arbitrage pouvant faire concurrence ou

désamorcer l'application des dispositions des articles 26 et 27 de la Convention inter-Etats sur la compétence juridictionnelle et sur l'arbitrage.

Par ailleurs, j'ai renoncé à toute référence aux conventions visées au paragraphe 3. En effet, de toutes ces conventions, seule la Convention inter-Etats de transport routier de marchandises est susceptible d'être concernée par ce problème de conflit de conventions, encore que cette convention inter-Etats est supplantée, depuis le 1^{er} janvier 2004, par l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route, tous les Etats membres de la CEMAC étant, par ailleurs, contractants au Traité OHADA. Les autres conventions, notamment la Convention de Berne de 1970 en matière ferroviaire et la Convention de Genève de 1956 en matière routière, sont fondamentalement des conventions européennes qui n'ont aucune prise sur les transports intracommunautaires ou transfrontaliers en zone CEMAC.

Enfin, l'article 33 sur les "révision et amendements" a été modifié pour tenir compte de la nouvelle dénomination du "Secrétariat général de l'UDEAC", laquelle est désormais la "Commission de la CEMAC".

6° Le Livre V du projet de Code consacré aux gens de mer fait l'objet d'une réglementation détaillée inspirée et complétée par les dispositions pertinentes de la Convention sur le travail maritime adoptée à Genève le 23 février 2006, sous le sigle "MLC 2006" ("Maritime Labour Convention") ou "CTM 2006" - en français (Convention du Travail Maritime).

La "MLC 2006" étant bâtie sur un schéma fort complexe, voire ésotérique (trois parties distinctes mais imbriquées les unes aux autres, à savoir les articles, les règles et le code, le code étant lui-même composé d'une partie A constituée de normes obligatoires et d'une partie B constituée de principes directeurs non obligatoires), je me devais préalablement d'identifier les dispositions de la Convention devant être intégrées dans le projet de code. Je me suis avisé, à l'examen, qu'il s'agissait essentiellement des prescriptions obligatoires de la Convention, l'objectif étant de désamorcer, dès à présent, tout conflit qui pourrait naître entre le Code CEMAC et la Convention par suite de la ratification de celle-ci par les Etats membres de la CEMAC.

Les modifications ci-après ont donc été apportées, après avis du Département Normes Internationales du B.I.T. (Bureau International du Travail) auquel j'ai fait parvenir mon projet :

- Dans le titre I sur les généralités, j'ai introduit un article qui traite des droits et principes fondamentaux des gens de mer.
- Le contrat d'engagement maritime (titre III, chapitre II) a été complètement revu.

- Le recrutement et le placement des marins (titre III, chapitre III), ignorés dans le projet de Code, et les obligations de l'armateur relatives au salaire (titre IV, chapitre I) ont été réglementés avec minutie, avec force détails.
- Les obligations de l'armateur concernant les repas et congés (titre IV, chapitre II), les logement et loisirs (chapitre II), les alimentation et service de table (chapitre IV), le rapatriement (chapitre VI), les soins médicaux à bord (chapitre V) ont été complétées.
- Les dispositions du titre V sur les obligations de chaque Etat membre envers ses citoyens, gens de mer, sont presque entièrement inspirées de la "MLC 2006".
- Enfin, les infractions relatives aux règles du travail maritime et les procédures afférentes au traitement des plaintes des gens de mer sont intégrées dans le projet de code.

7° Pour terminer, comme il a été relevé à l'exorde de ce travail, le travail dans le secteur de la pêche fait désormais l'objet d'une réglementation distincte appropriée, d'un projet de règlement élaboré par mes soins, et qui sera soumis sine die à l'appréciation d'un comité restreint des experts de la CEMAC en vue de son adoption par le Conseil des Ministres.

A cet égard, il n'est pas sans intérêt de rappeler qu'en l'état, le projet de Code ne fait aucune distinction entre les gens de mer et cette autre catégorie de travailleurs maritimes que sont les pêcheurs. Or, du fait des problèmes multiformes auxquels sont en proie les pêcheurs en raison de la spécificité, voire de la pénibilité de leurs conditions de travail, l'O.I.T. (Organisation Internationale du Travail) a adopté à Genève, le 14 juin 2007, la Convention sur le travail dans la pêche – dite Convention 188 (C 188) et la Recommandation 199 (R 199).

Dès lors, il m'est apparu judicieux de proposer un projet de règlement calqué, pour l'essentiel, sur la C 188, à ce détail près que, s'agissant d'un texte communautaire, j'ai trouvé séant de légiférer directement sur les points où les dispositions de la C 188 renvoient à une réglementation interne de chaque Etat ratificateur.

Les dispositions relatives à ces points ont été reprises du projet de code dans ses prévisions concernant les gens de mer, lesquelles, jusqu'à présent, régissent les marins et les pêcheurs.

Il s'ensuit, à l'évidence, que le projet de règlement proposé sur le travail dans la pêche est un texte législatif plus exhaustif que la C 188, en tant qu'il comporte plus d'articles, tout en respectant cependant la contexture de la C 188. Comme pour la partie du projet

de code consacrée aux gens de mer, le projet de règlement sur le travail dans le secteur de la pêche a été communiqué au B.I.T. pour ses observations, lesquelles demeurent attendues.

8° Outre les modifications mentionnées ci-devant, le projet de Code a également fait l'objet d'un nouvel amendement sur les points majeurs ci-après, étant constant que le catalogue n'est pas exhaustif :

8.1. Limitation de responsabilité en matière de créances maritimes : sur la question, j'ai complété la liste des créances maritimes figurant à l'article 107 du projet par les créances indiquées aux alinéas c), d), e) et f). De même, j'ai ajouté un deuxième paragraphe à l'article 107 pour préciser le régime des créances énumérées aux alinéas d), e) et f) ci-dessus, lesquelles ne sont pas soumises à limitation "*dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable*".

Par ailleurs - et c'est le plus important, j'ai consacré une constellation d'articles (articles 115 à 143) à la procédure de constitution du fonds de limitation, à la répartition dudit fonds et aux voies de recours en cette matière.

8.2. Abordage (événements de mer) : dans le chapitre consacré à l'abordage, j'ai modifié légèrement certains articles existants, de même que j'ai prévu de nouvelles dispositions pour tenir compte de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, texte faisant règle en ce domaine sur le plan international.

8.3. Contrat d'affrètement : dans le domaine du contrat d'affrètement, de nouveaux articles ont été intégrés au projet pour préciser, pour chaque type d'affrètement, les mentions devant figurer dans la charte-partie, de même que les obligations des parties au contrat d'affrètement. Ainsi, pour l'affrètement au voyage, les articles ayant fait nouvellement leur apparition sont les articles 477 à 489.

Pour l'affrètement à temps, ce sont les articles 493 à 499. Et enfin, pour l'affrètement coque-nue, il s'agit des articles 502 à 507.

8.4. Transport de passagers et de bagages : ce point fait l'objet de développements non moins importants dans le texte actuel du projet, de nombreux articles, inspirés de la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages - telle qu'amendée à Londres le 19 novembre 1976, y ayant été ajoutés.

Il s'agit d'abord de dispositions communes au transport de passagers et de bagages que sont les articles 572 à 585. Il s'agit, ensuite, de l'article 586 paragraphe 2 et 3, et des articles 587 à 597 se rapportant au contrat de passage.

Pareillement, ont été ajoutés le paragraphe 2 de l'article 599 (les paragraphes 1 et 3 ayant fait l'objet de simples modifications) et l'article 601, tous ces deux textes étant relatifs à la responsabilité du transporteur de passagers.

S'agissant à présent du transport des bagages, le régime de responsabilité du transporteur fait l'objet de nouvelles dispositions, lesquelles sont les articles 603 à 607.

Par ailleurs, toujours au titre du transport de personnes et de bagages, le contrat de croisière maritime se trouve derechef passé au crible de la réglementation à travers les articles 610 et 611.

8.5. Règles de compétence juridictionnelle : intitulé "contentieux maritime", le livre VIII du Code comporte trois titres : le titre I intitulé "infractions maritimes", le titre II intitulé "juridictions compétentes" et le titre III intitulé "loi applicable et juridictions compétentes pour les litiges concernant les contrats d'affrètement, de transport maritime, de manutention, de remorquage et de pilotage maritimes".

Dans l'opinion du soussigné, ce plan ne m'apparaît pas judicieux. Car, traiter des juridictions compétentes en matière d'infractions maritimes et celles qui sont compétentes en matière de contrat d'engagement maritime dans le même titre revient à ranger sous la même bannière des questions qui n'ont aucune affinité. De même, aller loger les dispositions concernant la loi applicable et la compétence juridictionnelle en matière de contrat d'affrètement, de transport maritime, de remorquage et de pilotage maritimes à la fin du Code, alors que ces contrats ont été traitées plus avant par ailleurs - pratiquement en milieu de Code - revient à manquer d'esprit de suite, de pragmatisme. Il faut que le Code soit d'utilisation facile.

Aussi, ai-je trouvé séant de traiter la question de la compétence juridictionnelle dans chaque matière concernée. Ainsi, la compétence juridictionnelle en matière de contrat d'engagement du marin et de contrat d'engagement du capitaine est désormais traitée dans le livre V consacré aux gens de mer, à travers les articles 382 (capitaine) et 398 (autres marins).

De même, les juridictions compétentes en matière de contrat d'affrètement, de contrat de transport et de contrat de manutention sont précisées au livre VI intitulé "transport maritime et professions auxiliaires". Plus exactement, la question est traitée à l'article 473 pour le contrat d'affrètement, de l'article 565 à l'article 568 pour le contrat de transport de marchandises, à l'article 634 pour le contrat de manutention, à l'article 666

pour le remorquage portuaire, à l'article 669 pour le remorquage hauturier et à l'article 659 pour le contrat de pilotage.

* *
*

Pour conclure à propos du projet du Code communautaire, c'est mon intime conviction qu'il serait bénéfique de prévoir en annexe, outre une table de matière, un index alphabétique pour faciliter l'utilisation dudit code.

Voilà rapidement présenté le projet de réforme naguère élaboré par mes soins sous les hospices de l'OMI, de la CEMAC et du Ministre Délégué congolais en charge de la marine marchande.

Il ne me reste plus qu'à souhaiter que ce travail, qui pour notre sous-région est de la plus haute importance, reçoive l'onction roborative des très estimés experts que vous êtes.

Vive la coopération sous régionale, vive la CEMAC.