

Faculté de droit et des sciences politiques
Université d'Abomey-Calavi

Centre toulousain d'histoire du droit
et des idées politiques
Université Toulouse 1 Capitole

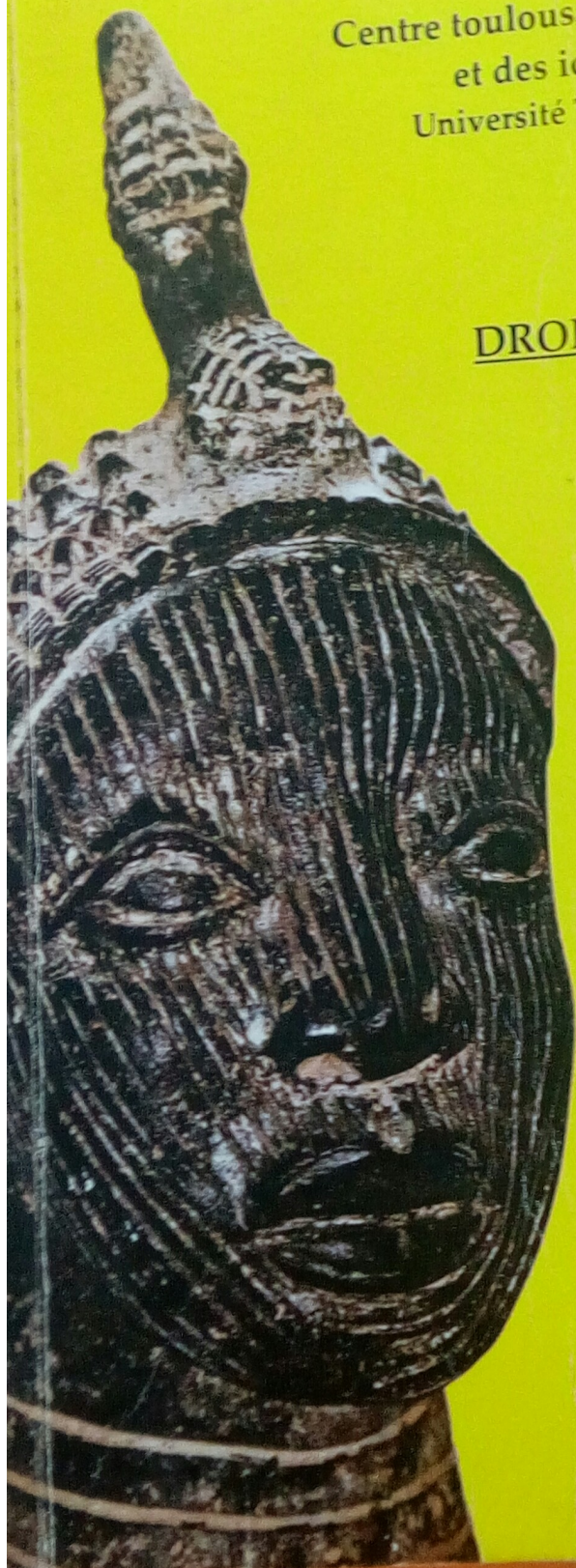
DROIT BENINOIS

n° 4 – 2015

Les sources du droit

sous la direction de
Barnabé Georges Gbago
et Olivier Devaux

Presses de l'Université
Toulouse 1 Capitole



**Faculté de droit et des sciences politiques
Université d'Abomey-Calavi**

**Centre toulousain d'histoire du droit et des idées politiques
Université Toulouse 1 Capitole**

DROIT BENINOIS

n° 4 - 2015

LES SOURCES DU DROIT

**sous la direction de
Barnabé Georges Gbago
et Olivier Devaux**

Presses de l'Université Toulouse 1 Capitole

Copyright et diffusion : 2015

**Presses de l'Université
Toulouse I Capitole
2 rue du doyen Gabriel Marty
31042 Toulouse cedex**

ISBN : 978-2-36170-112-3

Directeur de publication : M. le doyen de la Faculté de droit et des sciences politiques de l'Université d'Abomey-Calavi

Comité scientifique

- Président d'honneur : Glélé-Ahanhanzo, professeur, directeur de l'Institut des droits de l'homme de Cotonou
- Mamadou Badji, professeur à la Faculté des sciences juridiques et politiques de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar, doyen
- Olivier Devaux, professeur à l'Université Toulouse 1 Capitole, chargé de mission pour les partenariats avec l'Afrique
- Eloi Diarra, professeur à l'Université de Rouen
- Seydou Diouf, professeur à la Faculté de droit et des sciences politiques de l'Université Cheikh Anta Diop, chef du département d'histoire du droit
- Jean-Pierre Duprat, professeur émérite à l'Université Bordeaux IV Montesquieu
- Camille Kuyu, professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
- Fidèle Mengu Me Engouang, professeur à la Faculté de droit de l'Université Omar Bongo de Libreville
- Ibrahim Salami, professeur à la Faculté de droit et des sciences politiques de l'Université d'Abomey-Calavi, vice-doyen
- Samba Traoré, professeur à l'Université Gaston Berger de Saint-Louis
- Auguste René Ali Yerima, directeur de la Caisse nationale de sécurité sociale à Cotonou

Comité de lecture

- Barnabé Georges Gbago, doyen de la Faculté de droit et des sciences politiques de l'Université d'Abomey Calavi
- Mamadou Badji, professeur à la Faculté des sciences juridiques et politiques de l'Université Cheikh Anta Diop à Dakar, doyen
- André Cabanis, professeur à l'Université Toulouse 1 Capitole
- Nicaise Mede, professeur de droit public, directeur l'Ecole nationale d'administration et de magistrature de Cotonou
- Ibrahim Salami, vice-doyen la Faculté de droit et des sciences politiques de l'Université d'Abomey Calavi

TABLE DES MATIERES

PREFACE

par Bruno Sire et Barnabé Georges Gbago.....	11
--	----

PREMIERE PARTIE : LES SOURCES TRADITIONNELLES

LA FABRICATION DU DROIT COUTUMIER AFRICAIN par Barnabé Georges Gbago	17
---	----

LES DETERMINANTS SOCIOCULTURELS DE L'HERITAGE CHEZ LES <i>ADJA-FON</i> AU SUD-BENIN. ESSAI D'UNE SOCIO-ANTHROPOLOGIE DU DROIT DES SUCCESSIONS par Laurent Adjahouhoué et Z. Yves Magnon.....	43
--	----

LES CODIFICATIONS AFRICAINES : MOTIVATIONS ET DEFIS par André Cabanis	57
---	----

L'ART ROYAL D'ABOMEY : UNE SOURCE DU DROIT BENINOIS ? par Dr Mathieu Dehoumon	75
---	----

LE DIALOGUE DES SOURCES DU DROIT par Léon Josse.....	95
---	----

DEUXIEME PARTIE : LES SOURCES MODERNES

LES SOURCES DU DROIT MARITIME DANS LA JURISPRUDENCE DES JURIDICTIONS NATIONALES : CAS DU BENIN ET DU TOGO par Hospice Ahouandjinou Djossinou.....	125
--	-----

Table des matières

L'ELARGISSEMENT DES SOURCES DU DROIT CONSTITUTIONNEL AU BENIN par Hilaire Akérékoro.....	141
RE NE VARIETUR AD INFINITUM DE L'AUTORITE DE LA LOI par Arnaud Frédéric Houédjissin.....	183
ETHIQUE ET CONSENSUS DEMOCRATIQUE par Théodore Comlanvi Loko.....	197
LA FEDERALISATION DES SOURCES DU DROIT FINANCIER par Nicaise Mede, Fiacre Avahoundjè et Errol Toni.....	205

TROISIEME PARTIE : COMPTE RENDU

Bernard DURAND, <i>Introduction historique au droit colonial.</i> <i>Un ordre « au gré des vents »</i>	217
---	-----

LES SOURCES DU DROIT MARITIME DANS LA JURISPRUDENCE DES JURIDICTIONS NATIONALES : CAS DU BENIN ET DU TOGO

par Hospice Ahouandjinou Djossinou,
professeur de droit privé des Universités nationales à la Faculté de droit
et sciences politiques de l'Université d'Abomey-Calavi (Bénin),
ancien vice-doyen de la Faculté

L'application de la règle de droit découle indubitablement de ses sources. En réalité, les sources du droit sont des modes d'expression ou, si l'on préfère, des manifestations de la science juridique. Autrement dit, les sources du droit correspondent à l'ensemble des différents types de règles de droit déterminés par la nature des institutions ou des organes qui en sont à l'origine.¹ Si par exemple, nous voulons donner à un étranger un aperçu sommaire du droit béninois actuel, nous dirons qu'il consiste en un corps de législations complété par la jurisprudence, le tout théorisé par les auteurs : cette assertion des plus banales montre bien que la loi, la jurisprudence et la doctrine ainsi évoquées sont des éléments intrinsèques au droit, voire le droit lui-même.

D'une manière générale, on distingue les sources directes des sources indirectes. Une source est dite directe lorsque le juge est obligé de l'appliquer (lois, règlements, conventions internationales régulièrement ratifiées par les Etats, directives communautaires etc.) alors qu'elle est dite indirecte lorsqu'il peut simplement s'en inspirer (jurisprudence). En fait, les sources faisant état d'institutions maritimes abondent depuis l'époque archaïque : les tablettes babyloniennes et bas-reliefs égyptiens attestent l'intensité des échanges commerciaux maritimes dès le vingtième siècle avant Jésus-Christ².

Toutefois, il convient de faire remarquer que les transports maritimes ne se sont pas développés avec le même rythme et aux mêmes époques sur tous les continents. Ainsi, l'époque relative au droit des transports maritimes des Arabes remontait entre le X^{ème} et les XV^{ème} siècles : les contes des mille et une nuits témoignent que la pratique arabe du commerce par mer était semblable à celle du monde chrétien : expéditions organisées par des

¹ Bernard de ANGELO et Véronique FIERENS VIALAR, *Introduction au droit*, collection objectif DCG, Paris, Hachette livre supérieur 2009, p. 12.

² A. DESJARDINS, *Traité de droit commercial maritime 1878-1888*, p. 6.

marchands, capitaine exploitant pour son compte la cargaison qu'il a embarquée qui lui a été confiée en compte à demi³.

Le réveil des occidentaux (Français, Allemands, Espagnols ou Portugais) des métaux, des textiles, de la laine et du bois.⁴ La Méditerranée simultanément voie privilégiée du commerce maritime, la navigation autour des côtes européennes s'intensifie et les pêcheries près des côtes de Terre-Neuve sont bien établies... En général, les marchands voyagent avec les marchandises qu'ils vendent, ou achètent quoique cette tendance s'effacera rapidement.⁵ En outre, la découverte de l'Amérique viendra diversifier davantage le commerce par le transport de produits coloniaux. La création par la France de compagnies coloniales qui sont des entreprises à la fois de commerce et de colonisation, viendra accentuer ce mouvement.

Aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, le transport maritime entre les colonies et les métropoles s'accroît. Il est plutôt le fait de compagnies à monopole telle la compagnie des cent associés ou celle des Indes occidentales. La France créera soixante-quinze de ces compagnies coloniales entre 1610 et le début de la Révolution française de 1789⁶. A cette époque, se dessine une nette tendance à éliminer les recueils d'usages et de traditions pour adopter un ensemble cohérent de texte écrit. A ce sujet, nous pouvons évoquer la prise de l'ordonnance de la marine de Colbert sous le règne de Louis XIV. Elle fut adoptée en août 1681⁷. En effet, Colbert avait ordonné la tenue d'une enquête sur les mauvais usages et abus de l'amirauté dans le royaume. Rapidement, la priorité devint législative et la nécessité d'unifier et de codifier les règles et usages maritimes alors en vigueur est expliquée dans le préambule de l'ordonnance. Cette ordonnance de la marine de Colbert forme ainsi une synthèse que « toute l'expérience et la sagesse des siècles a proclamé comme ce qu'il y a de plus juste et de plus convenable dans les institutions des Etats maritimes de l'Europe »⁸. La majorité des nations d'alors et d'après, y inclus l'Angleterre, s'inspireront généreusement de cette ordonnance pour unifier et rédiger leur propre législation maritime.

L'évolution de la législation maritime française a abouti à la rédaction et à l'adoption du Code de commerce en 1808. Le livre II de ce Code fut

³ René RODIERE, *Traité général de droit maritime*, introduction : l'armement Vol I, Paris, Dalloz, 1976 n° 13 vol. I, p. 19-20.

⁴ *Id.*, p. 29-35.

⁵ *Id.*, p. 33-34.

⁶ F.X. GARNEAU, *Histoire du Canada*, Montréal éditions de l'Arbre, 1944, t. IX, p. 274-276; E. PRECLIN et V.L. TAPLE, *Le XVII^{ème} siècle*, coll. Clio, chap. XVI.

⁷ André BRAËN, *Le droit maritime au Québec* n° 88, Montréal, éd. Wilson et Lafleur 1992, p. 38.

jusqu'à la refonte de 1966-1968, la base de droit maritime français⁹. En dépit de cette source écrite, il existe en France de nombreuses coutumes locales. Ainsi, en Normandie à côté de l'« usage général de la mer » qui ne fut pas dans la coutume rédigée, des coutumes très détaillées réglaient la police de la navigation et de la pêche, les entrées et sorties de ports, les taxes locales... ces coutumiers n'étaient pas rédigés en latin mais en langue vulgaire, ce qui explique sans doute peu d'attention que leur ont porté les légistes.¹⁰

La jurisprudence fait une place à la coutume comme le montrent les décisions fondées sur la considération d'usages déclarés expressément s'imposer aux juges¹¹ et qu'en fait le rôle des usages locaux est relativement important en matière maritime¹². C'est précisément la jurisprudence qui retiendra notre attention en ce sens qu'elle est définie à juste titre comme étant « la fontaine de jouvence du droit »¹³.

Cette étude portera sur deux petits Etats côtiers voisins de l'Afrique de l'Ouest : la République du Bénin, ancienne colonie française (1894-1960) et la République du Togo, ancienne colonie allemande placée sous mandat français par la Société des nations (SDN) depuis 1922 jusqu'en avril 1960. Ces deux pays ont commencé véritablement à s'illustrer dans l'application de la « lex maritima » à compter de leur accession respective à l'indépendance en 1960.

La République du Bénin a hérité du droit maritime français en intégrant en 1958¹⁴ la loi du 2 avril 1936 relative aux transports des marchandises par mer qui est entrée en vigueur en France le 4 octobre 1937¹⁵. Depuis l'indépendance du Bénin le 1^{er} août 1960 il faudra attendre la prise de l'ordonnance n°68-38/PR/MTPTPT du 18 juin 1968 portant Code de la marine marchande du Bénin. Ce Code a subi une modification suite à l'ordonnance n° 69-49/PR/MAE du 9 décembre 1969¹⁶. Ce texte sera complété par la prise de l'ordonnance n° 74-24 du 14 mars 1974 portant Code de commerce maritime du Bénin.¹⁷ En outre, le Bénin a connu l'adoption et la mise en vigueur de la loi n° 98-015 du 12 mai 1998¹⁸ portant

⁹ René RODIERE, *op. cit.*, n° 70 et s., p. 121 à 125.

¹⁰ J. DARSEL, « Le droit coutumier en Normandie », *Nouvelle revue historique de droit*, 1964, p. 366.

¹¹ E. H. PERREAU, *Technique de la jurisprudence en droit privé* I, chap. V dont tous les exemples ne doivent pas être retenus.

¹² V. ainsi en matière de l'écorage : cf. BEAUCOURT, « De l'écorage », *DMF* 1972 p. 707.

¹³ Renaud SALOMON, *Précis de droit commercial*, Paris, PUF, 2005, p. 21.

¹⁴ C'est le 4 décembre 1958 que la République du Dahomey (actuel Bénin) est proclamée solennellement.

¹⁵ D. 1937, 4, 1.

¹⁶ J.O.R.D. n° 7 du 1^{er} mars 1970 p. 191.

¹⁷ J.O.R.D. n° 9 du 1^{er} mai 1974.

¹⁸ J.O.R.B. du 15/11/1999 p. 892 à 903.

statut général des gens de mer en République du Bénin. Enfin, le Bénin a connu en 2011 son épilogue en matière d'élaboration de texte maritime : il s'agit de la loi n° 2010-11 du 7 mars 2011 portant Code maritime en République du Bénin.

Quant à la République du Togo, elle a connu le même parcours que le Bénin en intégrant dans son droit interne la loi française du 2 avril 1936, Mais, contrairement au Bénin (à partir de l'ordonnance maritime de 1968) il faudra attendre plus de trois décennies après l'indépendance le 27 avril 1960 pour que le Togo en tant qu'Etat indépendant puisse apporter sa touche personnelle à la réglementation maritime nationale : il s'agit du décret n° 82-182/PR/MCT du 8 juillet 1982 portant charte maritime du Togo.

Eu égard à l'existence de ces sources formelles au Bénin et au Togo, les juges africains vont appliquer le droit maritime qui est d'essence occidentale en l'occurrence française. Mais la norme maritime se développe actuellement à deux niveaux : celle relative aux sources internationales et celle relative aux sources nationales. Ces juridictions nationales sont-elles habilitées à appliquer les textes internationaux en la matière¹⁹ ou bien à appliquer uniquement leurs lois nationales ci-dessus évoquées ?

Avant d'aborder l'étude jurisprudentielle proprement dite au niveau des juridictions de ces deux Etats, nous pouvons répondre par l'affirmative en évoquant particulièrement deux hypothèses selon que ces conventions internationales ont été ratifiées par leur Etat et selon que les parties au contrat de transport maritime ont choisi délibérément d'insérer sur le titre de transport une clause Paramount²⁰.

En réalité existe-il au niveau des juridictions béninoise et togolaise l'amorce d'une certaine jurisprudence maritime ? Si oui, comment se fait l'application de la norme maritime qu'elle soit nationale ou internationale ? Pour répondre à ces préoccupations ci-dessus, nous développerons le plan ci-après : d'une part l'application de la « lex maritima » au Bénin (I), d'autre part le juge togolais à l'épreuve des dossiers des affaires maritimes (II).

I - L'application de la « lex maritima » au Bénin

Pour montrer l'application du droit maritime au Bénin, nous allons rapporter trois affaires relatives à la matière et traitées devant les tribunaux et

¹⁹ Comme par exemple la convention du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance modifiées d'abord le 23 fév. 1968 puis le 21 déc. 1974 (protocole DTS), la convention des Nations unies du 31 mars 1978 sur le transport de marchandises par mer desdites règles de Hambourg et le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) du 12 déc. 2002 etc.

²⁰ Clause par laquelle les parties à un contrat déterminent elles-mêmes par avance la loi ou la convention applicable à leur contrat de transport V. *Lamy transport* t. II - Partie Lexique, éd. 1991 Paris.

parcours du Bénin : l'affaire COBENAM et navire Alexia contre Compagnie Navigation et Transport, l'affaire OBEMAP contre compagnie d'assurances Pagnetti et l'affaire COBENAM contre compagnie d'Assurance New-Hampshire. Dans le cadre de l'étude de ces espèces, nous organiserons notre développement autour du plan ci-après : la relation des faits et de la procédure ; la question de droit et la solution du juge ; les observations.

A - Affaire COBENAM et navire Alexia contre Compagnie Navigation et Transport²¹

1 - Relation des faits et de la procédure

Il s'agit en l'espèce d'un transport de 2 7162 sacs de riz blanc d'origine pakistanaise emballé en double sacs de jute du port de Quasim (Pakistan) au port de Cotonou (Bénin) sur le navire M/V Alexia. Au débarquement de la marchandise le 16/05/1986, des avaries et des pertes ont été constatées par le manutentionnaire monopolistique, l'Office béninois de manutentions portuaires (OBEMAP).

Par exploit d'huissier en date du 12 mai 1987 la compagnie d'assurance Navigation et Transport, subrogé dans les droits de son client, la société Oladakpo SARL, Cotonou destinataire de la marchandise a assigné le capitaine du navire M/V Alexia, la Compagnie béninoise de navigation maritime (COBENAM) et l'OBEMAP devant le tribunal de 1^{ère} instance de Cotonou en vue de leur condamnation *in solidum* et du remboursement des sommes versées à son client et celles liées au procès.

Le tribunal de 1^{ère} instance de Cotonou dans son jugement en date du 7 juin 1993 donne gain de cause à l'assureur de la marchandise en condamnant la COBENAM, consignataire et le capitaine du navire Alexia, tous deux représentants légaux du transporteur maritime ainsi que l'OBEMAP acconier manutentionnaire à payer conjointement et solidairement à la société Navigation et Transports la somme de 589 418F CFA et celle de 318 400 francs soit au total la somme de 907 818F CFA, outre les intérêts et droit de l'assignation. C'est contre cette décision rendue par le tribunal de 1^{ère} instance de Cotonou que la COBENAM et le capitaine du navire M/V Alexia ont interjeté appel devant la Cour d'appel de Cotonou le 3 août 1993.

2 - Question de droit et solution du juge

La question essentielle posée au juge dans cette affaire est la suivante : le capitaine du navire M/V Alexia et la COBENAM sont-ils fondés à rejeter l'action en remboursement de l'assureur de la marchandise (compagnie Navigation et Transport) subrogé dans les droits de son client (Sté Oladakpo

²¹ CA Cotonou arrêt n° 229/98 du 26/11/1998 in *La voix Judiciaire* n° 003, p. 49.

SARL Cotonou). Autrement dit, il s'agit pour le juge de se prononcer sur la nature juridique de l'action de l'assureur maritime et de dire si cette action est une action en responsabilité ou une action recouvrement de l'indemnité d'assurance payée par l'assureur à son assuré?

La Cour d'appel de Cotonou dans son arrêt en date du 26 novembre 1998 confirme la décision des juges d'instance en déclarant en substance que « La société Navigation et transport a bel et bien, qualité pour agir dans la présente cause. » // En outre « constate que les réserves prises par l'OBEMAP (concernant 73 sacs de riz) ne sont pas conformes aux constatations du commissaire aux avaries après expertise, ce qui cependant l'exonère de toutes responsabilités s'agissant de ces 73 sacs de riz. // Par ailleurs, dit et juge que l'OBEMAP est responsable du surplus des dommages enregistrés (concernant 26 sacs de riz). // Enfin, déclare cependant le capitaine du navire Alexia, représenté par la COBENAM, ès qualité de consignataire dudit navire et l'OBEMAP, responsable des manquants et avaries soufferts par les sacs de riz dont s'agit. // En conséquence, condamne conjointement et solidairement le capitaine du navire Alexia, représenté par la COBENAM ès qualité de consignataire dudit navire, et l'OBEMAP, à payer à la compagnie Navigation et transports, compte tenu du nouveau taux de change en cours depuis le 11 janvier 1994 les sommes de 178 887F CFA représentant le montant de l'indemnité d'assurance et 636 800F CFA représentant le coût de l'expertise, outre les intérêts de droit à compter de l'assignation.

3 - Observations

En l'espèce, le juge a fait principalement application de l'art. 373 du Code de commerce maritime du Bénin (CCM-B) qui dispose que « l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert à concurrence de son paiement. Tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie. » Deux conditions sont nécessaires pour permettre l'applicabilité de cette disposition. En effet, l'assureur maritime est tenu d'une part de prouver l'existence des dommages aux marchandises transportées et d'autre part de justifier le paiement de l'indemnité d'assurance aux ayants droits desdites marchandises transportées et endommagées. Ces conditions sus-évoquées étant remplies, nous pouvons estimer que les juges d'instance et d'appel ont fait une bonne application de l'art. 373 CCM-B.

8 - Affaire OBEMAP contre compagnie d'assurances Pignetti²²

1 - Relation des faits et de la procédure

Il s'agit en l'espèce d'un transport de vingt camions du port de Rouen à destination du port de Cotonou et effectué sur le navire S/S Saint-Romain. Cette marchandise est débarquée pour le compte de la société Béninoise des véhicules industriels.

Le navire Saint-Romain transportant la marchandise est arrivé à Cotonou dans la nuit du 30 au 31 octobre 1984. Lors du débarquement de la marchandise, l'acconier manutentionnaire en l'occurrence l'Office béninois des manutentions portuaires (OBEMAP) a pris des réserves contre le bord à propos de la marchandise débarquée. Ainsi, il a été établi deux états d'avaries et de manquant sur les véhicules débarqués. La compagnie d'assurances Pignetti subrogé dans les droits de son client, la Société béninoise des véhicules industriels intenta le 25 octobre 1985 devant le tribunal de 1^{ère} instance de Cotonou une action contre l'OBEMAP en vue de sa condamnation pour avoir pris des réserves insuffisantes et non valables contre le bord et surtout le contraindre à rembourser les indemnités versées à son client et les frais liés au procès. Saisi de l'action, le tribunal de 1^{ère} instance de Cotonou juge l'OBEMAP comme seul responsable du préjudice subi et le condamne à payer à la compagnie d'assurance Pignetti la somme de 2 973 789F, y compris les intérêts. C'est contre cette décision du tribunal de 1^{ère} instance que s'insurge l'OBEMAP qui interjette appel les 2 juillet 1997 et 3 juin 1998 devant la Cour d'appel de Cotonou.

2 - Question de droit et solution du juge

Dans cette espèce, la question substantielle posée au juge est de savoir dans quelles conditions peut-on considérer comme valables ces réserves prises par l'acconier lors du déchargement des marchandises sous palan et comme question sous-jacente : peut-on retenir la responsabilité de l'acconier en l'espèce ? La Cour d'appel de Cotonou déclare que « les réserves peuvent être exprimées par toutes les formes d'écrit même par lettre missive ou constatation des quittances reçues, bons de livraison ou décharges remis ou restitués à l'acconier. »

En outre, la Cour d'appel de Cotonou prend le contre-pied des juges du tribunal de 1^{ère} instance de Cotonou en annulant le jugement entrepris pour violation de la loi et, il fait observer que « l'OBEMAP a régulièrement pris contre le bord des réserves appropriées tant en ce qui concerne les avaries que les manquants décelés sur les vingt (20) camions dont s'agit. » Et atteste à la suite que l'OBEMAP est indemne de toute responsabilité dans la

survenance des dommages subis par les vingt camions, objet du connaissance n° RM0001 émis sans réserve à Rouen le 9 octobre 1984. Enfin, la Cour juge que la demande en condamnation des dommages-intérêts formulée à son encontre ne repose de ce fait sur aucune base légale.

3 - Observations

En l'espèce, le juge a fait application des articles 263 et 264 du Code de commerce maritime du Bénin. L'art. 263 prévoit que « l'acconier peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant que les pertes, avaries et retards qui lui sont imputés résultent de la faute du transporteur maritime, du chargeur ou du destinataire ». Quant à l'art. 264 du CCM-B, il dispose que « Même en l'absence de tout mandat spécial, l'acconier a le devoir de prendre, à la remise sous palan, toutes réserves contre le bord du transporteur maritime si les marchandises ne répondent pas, dans leur état ou leur quantité apparente, aux énonciations du connaissance ».

Il doit en conserver la preuve écrite qu'elle qu'en soit la forme, à la disposition du réceptionnaire, du chargeur ou du transporteur maritime. En l'absence de ces réserves, l'acconier est réputé avoir reçu les marchandises dans l'état et la quantité énoncés au connaissance. Les juges d'appel ont estimé que l'acconier, en l'occurrence l'OBEMAP, a pris des « réserves appropriées et qu'il échet de le déclarer indemne de toute responsabilité et de le mettre hors de cause ». A notre avis, des juges d'appel de Cotonou ont fait une juste et clairvoyante application de ces articles visés ci-dessus. La compagnie d'assurances Pugnetti aurait pu actionner l'OBEMAP sur la base de l'art. 373²³ du Code de commerce maritime du Bénin et, elle a gain de cause en l'espèce.

C - Affaire COBENAM contre Compagnie d'assurance New Hampshire²⁴

1 - La relation des faits et de la procédure

Il s'agit en l'espèce d'un transport de sacs de sel d'Alexandrie (Egypte) à Cotonou (Bénin) sur le navire M/S Cyclades. Le transport était couvert par un connaissance émis sans réserve à Alexandrie (Egypte) le 7 avril 1980. A la suite du débarquement de la marchandise au port de Cotonou, des avaries et manquants ont été constatés.

La compagnie d'assurance New Hampshire subrogé dans les droits d'un de ses clients et, après avoir payé l'indemnité d'assurances résultant de ces avaries et de ces manquants, intente devant le Tribunal de 1^{ère} instance de Cotonou une action contre la Compagnie béninoise de navigation maritime

²³ Art. 373 CCM-B : « l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à la garantie ».

²⁴ Arrêt n° 19/99 du 11/02/1999 in *La voix judiciaire*, n° 005 avril 1999.

(COBENAM) représentant légal de l'armateur du navire M/S Cyclades et l'Office béninois des manutentions portuaires (OBEMAP) en vue du remboursement de l'indemnité d'assurance payée par la compagnie Hampshire et tous les frais liés au procès. Le tribunal de 1^{ère} instance de Cotonou dans son jugement n° 93 rendu le 22 avril 1987 a condamné le capitaine du navire M/S Cyclades, la COBENAM prise en sa qualité de consignataire et l'OBEMAP acconier manutentionnaire à payer conjointement et solidairement à la compagnie d'assurances New Hampshire la somme de 19 674,12 dollars US outre les intérêts de droit à compter du 24 juin 1980.

La COBENAM et l'OBEMAP interjettent appel contre le jugement prononcé par le tribunal de 1^{ère} instance de Cotonou. Mais la Cour d'appel de Cotonou dans l'arrêt n° 61/98 rendu le 26 mars 1998 confirme la décision des juges d'instance en date du 22 avril 1987 et dit en substance que la somme à rembourser à la compagnie New Hampshire sera égale au cours actuel des 19 674,14 dollars US avec les intérêts de droit à compter de l'assignation en première instance. La COBENAM, non satisfaite de l'arrêt rendu le 26 mars 1998 intente donc une autre action le 26 août 1998 devant la même Cour d'appel. Cette action vise à demander l'interprétation de la décision rendue en mars 1998 contre elle.

2 - La question de droit et la solution du juge

La décision rendue le 26 mars 1998 par la Cour d'appel de Cotonou dans l'affaire citée ci-dessus entraîne-t-elle en l'espèce une condamnation personnelle de la COBENAM, représentant légal de l'armateur du navire M/S Cyclades ? C'est-à-dire en sa qualité de consignataire du navire M/S Cyclades. En outre, est-ce que cette décision mérite encore une interprétation par la même Cour pour être exécutée ? La Cour d'appel estime que cette décision ne signifie pas une condamnation personnelle de la COBENAM susceptible d'être poursuivie sur ses biens propres mais plutôt celle de l'armateur et de son capitaine pris en sa personne.

La Cour se fondant sur le fait que la COBENAM ayant réclamé le fret au nom de l'armateur du M/S Cyclades, son mandant ne peut être tenue que parce qu'elle a le fret en main. Par conséquent, il lui revient d'exécuter la décision du 26 mars 1998 en sa qualité de mandataire de l'armateur jusqu'à concurrence des valeurs qu'elle détient pour le compte de l'armateur du navire M/S Cyclades. Au vu de cet argument, la Cour d'appel de Cotonou dans son arrêt en date du 11 février 1999²⁵ déclare mal fondée la COBENAM en sa demande d'interprétation de l'arrêt 61/98 du 26 mars 1998.

²⁵ C.A. Cotonou arrêt n° 10/99.

3 - Observations

La Cour d'appel de Cotonou a fait ici une application des dispositions des articles 220 et 224 du CCM-B et l'incontournable art. 373 de CCM-B pour débouter la COBENAM et l'OBEMAP de leurs actions respectives et donner droit à la compagnie d'assurance New Hampshire pour le paiement de la somme réclamée (19 674,12 dollars US) en instance et confirmé par les juges de l'appel au titre du remboursement de l'indemnité d'assurance versée au titre de la réparation des dommages et pertes ayant affectés la marchandise débarquée au port de Cotonou de son client. La décision des juges d'appel de Cotonou nous paraît donc justifiée en l'espèce.

II - Le juge togolais face à l'épreuve des dossiers des affaires maritimes

À l'instar du juge béninois, le juge togolais a eu à se prononcer aussi sur des affaires liées aux transports maritimes et à ses prolongements. Parmi ces affaires, nous en avons choisi trois : affaire Compagnie des assurances générales contre Wharf-Togo²⁶, affaire Compagnie d'assurances « la Baloise » contre SOCOPAO-TOGO et Rép. du Togo : Navire « Kabala »²⁷ et affaire navire « Tidra »²⁸.

A - Affaire Compagnie des assurances générales contre Wharf-Togo

1 - Relation des faits et de la procédure

Le service du Wharf de la République du Togo a procédé en l'espèce aux opérations de déchargement d'un camion Berliet en rade de Lomé le 28 juin 1967. Des avaries ont été constatées à la suite du déchargement du camion. Le service du Wharf agissant en tant qu'acconier a fait le 29 juin 1967 des réserves sur l'état du camion déchargé. En outre, une expertise a été ordonnée après les constats de l'acconier sur la marchandise.

La compagnie des assurances générales subrogé dans les droits de son client a eu à payer à ce dernier la somme de 98 730F au titre de l'indemnité d'assurance versée et représentant le montant du préjudice découlant des avaries survenues dans le cadre du transport de ce camion de type Berliet. La compagnie des assurances générales saisit alors le tribunal de droit moderne de l^{re} instance de Lomé en vue du remboursement de l'indemnité versée à son client destinataire de la marchandise. Le Tribunal moderne de l^{re}

²⁶ C.A. Lomé n° 2 du 25 fév. 1971 : Affaire compagnie assurances générales C/ Wharf-Togo Y. I. Khalil DIALLO, in *Le contentieux maritime devant le juge Dakar*, Institut Afrique-Mer, 1994 p. 89-91.

²⁷ C.A. Lomé n° 31 du 11 déc. 1969 in I. Khalil DIALLO, *Le contentieux maritime devant le juge*, op. cit., t. I Dakar, EDJA, 1992 p. 141-143.

²⁸ C.A. Lomé n° 51 du 22 déc. 1966, Navire « TIDRA » in I. Khalil DIALLO, op. cit., t. I p. 217-220.

Les sources jurisprudentielles du droit maritime au Bénin et au Togo

instance de Lomé dans un jugement en date du 27 février 1970 déboute des assurances générales de sa demande en dommages-intérêts contre le service du Wharf de la République du Togo. Ainsi, non satisfaite, cette compagnie d'assurances interjeta donc appel le 14 avril 1970 devant la Cour d'appel de Lomé.

2 - Question de droit et solution du juge

Les réserves formulées par l'acconier (service du Wharf) au moment du débarquement de la marchandise sont-elles en espèce suffisantes pour décharger ce dernier de sa responsabilité ? Sinon doit-on procéder au remboursement demandé par la Compagnie d'assurances générales qui a eu déjà à procéder au profit de son client au versement de l'indemnité d'assurance résultant de la réalisation du risque d'avaries sur la marchandise ? Telle est la série de questions à laquelle le juge d'appel de Lomé a eu à répondre.

La Cour d'appel de Lomé dans son arrêt en date du 25 février 1971²⁹ déclare partiellement fondée la demande de la compagnie d'assurance générale au motif que « la République togolaise représentée par le service Wharf n'a pas fait de réserves suffisantes lors de la prise en charge sous palan de la marchandise débarquée. » Par conséquent, la Cour d'appel de Lomé condamne la République togolaise et le service du Wharf à verser à ladite compagnie d'assurances générales la somme de 86 730 au titre du remboursement des indemnités versées à son client, destinataire de la marchandise.

3 - Observations

L'obligation d'émission des réserves contre le bord lors de la prise en charge des marchandises est à notre avis une opération essentielle en prévision du contentieux. En l'espèce, l'insuffisance des réserves émises par l'acconier (services Wharf, du Togo) qui avait la charge de les faire est en réalité une faute professionnelle grave qui prive ainsi le mandant (importateur du camion de toute possibilité de se retourner contre son cocontractant (transporteur maritime ou son représentant). En fait, le service Wharf de Lomé a fait émettre des réserves largement insuffisantes. Les autres avaries ultérieurement relevées par l'expert commis à cet effet, sont dès lors censées être intervenues après la prise en charge du camion Berliet par le manutentionnaire, le transporteur maritime ne pouvant être déclaré responsable que des dommages existant et signalés évidemment dans les réserves émises par le Wharf de Lomé.

²⁹ v. dispositif de l'arrêt CA Lomé n°2 du 25 fév. 1971 op. cit.

C'est donc à juste titre et à bon droit que les juges d'appel de Lomé ont déclaré responsable des dommages survenus et qui n'avaient pas été constatés auparavant (dans les réserves formulées par le Wharf contre le bord). Il a été fait application de la loi du 2 avril 1936 relative aux transports des marchandises par mer en son article 8³⁰.

B - Affaire compagnie d'assurance « La Bâloise » contre Socopao-Lomé et Rép. du Togo : navire « Kabala »

1 - Relation des faits et de la procédure

Il s'agit en l'espèce de quatre voitures transportées sur le navire « Kabala » de l'armement « Elder Dempster Lines Limited » pour le compte de la Compagnie française d'Afrique Occidentale (CFAO) chargeur furent transbordées sur les allèges et wagons du service des chemins de fer et du Wharf chargé des opérations d'acconage en rade foraine de Lomé. A la prise en charge sous palan des quatre voitures, des réserves ont été prises le 26 octobre 1962 par le service du Wharf sur l'état de ces véhicules transbordés.

Dix jours plus tard après le transbordement effectué soit le 5 novembre 1962, la Société commerciale des ports de l'Ouest Africain (SOCOPAO) consignataire représentant le transporteur maritime sur la place portuaire de Lomé exhibe un autre état de réserves qui décrit de graves avaries nouvelles sur l'un des véhicules manutentionnés. La compagnie d'assurances « La Bâloise » subrogée dans les droits de son client (C.F.A.O.) intenta une action devant le tribunal de droit moderne de Lomé en vue de la condamnation solidaire de la République togolaise (service des chemins de fer et du Wharf) pour le paiement des sommes versées au titre de l'indemnisation de son client.

Les juges du tribunal de Lomé ont rejeté la demande de la compagnie d'assurance au double motif qu'à l'égard de la SOCOPAO l'action étant prescrite et qu'à l'égard de l'Etat togolais, les réserves prises par le service du Wharf lors de la prise sous palan le long du bord des quatre voitures, l'exonéraient de sa responsabilité. C'est contre cette décision du tribunal de Lomé en date du 28 juin 1968, que la compagnie d'assurances « La Bâloise » interjeta appel le 21 août 1968 devant la Cour d'appel de Lomé.

³⁰ Art. 8 de la loi 2 avril 1936 : « En cas de perte ou dommages survenus aux marchandises le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement au plus tard au moment de la prise de livraison faute de quoi les marchandises sont présumées sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissance... »

2 - Question de droit et solution du juge

Les juges d'appel de Lomé dans leur arrêt en date du 11 décembre 1969 ont eu à répondre à la question centrale suivante : l'action en remboursement de l'assureur maritime (compagnie d'assurances « La Bâloise ») contre le consignataire (SOCOPAO) et l'entrepreneur de manutention (Service Wharf-Togo) est-elle recevable en l'espèce ? Cette question posée aux juges d'appel de Lomé entrevoit la résolution d'un double questionnement : les réserves prises par le Wharf, le 26 octobre 1962 en tant qu'acconier permettaient-elles la libération définitive de sa responsabilité ? l'action du consignataire (SOCOPAO) représentant du transporteur maritime (Elder Dempster Lines Limited) sur la place portuaire de Lomé est-elle prescrite ?

La Cour d'appel de Lomé dans son arrêt susvisé a infirmé le jugement rendu le 28 juin 1965 par le tribunal de droit moderne de Lomé. Elle a finalement donné gain de cause à la compagnie d'assurance « La Bâloise » en condamnant respectivement la SOCOPAO à payer à cette dernière la somme de 188 890F CFA et à l'Etat togolais (service des chemins de fer et du Wharf) à payer 68 750F CFA au titre des sommes déboursées à la CFAO pour l'indemnisation des dommages liés au transport et à la manutention de ces quatre voitures en cause.

3 - Observations

Les juges d'appel de Lomé ont eu à faire application de l'art. 8 al. 1 et 3³¹ de la loi du 2 avril 1936 pour donner gain de cause à la compagnie d'assurance « La Bâloise ». Mais ils ont refusé de faire application de l'art. 8 dernier alinéa³² de ladite loi de 1936. A notre avis, les juges d'appel ont fait une bonne application de l'art. 8 dans ces dispositions 1 et 3. Et c'est à juste titre qu'ils ont estimé comme tardif l'état des réserves établies le 5 novembre 1962 par l'agent consignataire du navire c'est-à-dire une dizaine de jours après le transbordement des voitures.

Par ailleurs, les juges d'appel ont refusé à l'entrepreneur de manutention de se prévaloir de la prescription annale du transporteur maritime au motif que « La prescription d'un an ne pouvait pas courir en sa faveur, puisque l'acconier (Wharf-Togo) mandataire du destinataire n'est pas un transporteur maritime et qu'en sa faveur ne court que la prescription trentenaire de droit. »

³¹ Art. 8 al. 1 et 3 : « En cas de perte ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement au plus tard au moment de la prise de livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées sauf preuve contraire avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissance (al. 1)... Le transporteur aura toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de la réception. »

³² Art. 8 al. dernier : « Dans tous les cas, l'action contre le transporteur à raison de toutes pertes et dommages est prescrite un an après la livraison des marchandises et si la livraison n'a pas lieu, un an à dater du jour où elles auraient dû être livrées. »

Cette décision des juges d'appel a priori sévère nous paraît en l'espèce logique.

C - Affaire navire « Tidra »

1 - Relation des faits et de la procédure

Il s'agit en l'espèce d'un transport de tissus exécuté par la compagnie maritime des chargeurs réunis sur le navire s/s « TIDRA ». A l'arrivée du navire le 23 mars 1963 à Lomé, il a été constaté manquante la balle de tissus coton destinée à la compagnie FAO. Le service Wharf de Lomé a mentionné expressément ce manquant sur son registre d'états différentiels le 27 mars 1963. La compagnie d'assurances « La Baloise » subrogée dans les droits de son client, la CFAO saisit le tribunal de droit moderne de première instance de Lomé en vue de la condamnation de l'aconier (Wharf-Lomé) et du remboursement de l'indemnité versée à son client au titre de la réparation du dommage subi.

Le tribunal de Lomé dans un jugement en date du 14 mai 1965 fit droit aux demandes de la compagnie d'assurances « La Baloise » en condamnant la République togolaise représentée en l'espèce par le service des C.F.T et du Wharf Lomé à payer la somme de 87 642 francs. C'est contre ce jugement que la République du Togo s'insurgea et interjeta appel le 11 juin 1965 devant la Cour d'appel de Lomé.

2 - Questions de droit et solution du juge

Les juges de la Cour d'appel de Lomé dans leur arrêt du 22 décembre 1966 ont eu à résoudre particulièrement deux questions. Premièrement, l'action en responsabilité introduite devant la Cour contre le transporteur maritime (Compagnie maritime des chargeurs réunis) est-elle prescrite ou non ? Deuxièmement, l'action en recouvrement de l'indemnité payée par l'assureur maritime (compagnie d'assurances « La Baloise ») peut-elle prospérer en l'espèce ? Les juges d'appel de Lomé ont déclaré prescrite l'action en responsabilité à l'égard du transporteur maritime en l'occurrence la compagnie maritime des chargeurs réunis et sur la deuxième question, les juges d'appel déboutent la compagnie d'Assurances « La Baloise » de ses demandes, fins et conclusions.

Les sources jurisprudentielles du droit maritime au Bénin et au Togo

3 - Observations

La Cour d'appel de Lomé a fait en l'espèce une juste application de l'art. 8 al. 4³³ de la loi maritime du 2 avril 1936 relative aux transports de marchandises et de l'art. 433 du Code de commerce puisque la Compagnie d'Assurances « La Baloise » n'a pas respecté de délai annuel de prescription de l'action contre le transporteur maritime. Ces dispositions appliquées par les juges d'appel de Lomé sont en conformité avec l'art. 3 paragraphe 6 de la convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924, relative à l'unification de certaines règles en matière de connaissance.

*
**

Au terme de notre étude, nous estimons qu'il existe bel et bien au Bénin et au Togo l'amorce d'une certaine jurisprudence maritime même si cette dernière demeure encore balbutiante. Pour que cette jurisprudence africaine puisse se faire une renommée dans la pratique moderne du contentieux des transports, il faudrait que les magistrats reçoivent de plus en plus une formation spécialisée dans les transports et le contentieux maritimes.

En outre, les pouvoirs publics devraient les soumettre fréquemment à des recyclages périodiques dans le domaine maritime. Enfin, les sources écrites du droit maritime national devraient être en harmonie avec les conventions internationales en vigueur au niveau de la communauté maritime internationale. Ce qui implique naturellement pour les Etats béninois et togolais de faire un toilettage de leur législation et de leur réglementation en vigueur actuellement.³⁴ Cette tâche recommandée est plus pressante pour le Togo que pour le Bénin qui a une législation maritime relativement plus récente.

³³ Art. 8 al. 4 de la loi du 2 avril 1936 « Dans tous les cas, l'action contre le transporteur à raison de toutes pertes et dommages est prescrite un an après la livraison des marchandises et si la livraison n'a pas lieu, un an à dater du jour où elles auraient dû être livrées. »
³⁴ Loi n° 2010-11 du 7/3/2011 pour le Bénin. Décret n° 82-182/PR/MCT du 8 juillet 1982 pour le Togo.

Il était logique qu'après deux livraisons consacrées respectivement au droit du mariage et à la propriété foncière, la revue *Droit béninois* élargisse son champ d'investigation avec un colloque portant sur les sources du droit. Le défi était d'importance. Il touche à toutes les époques et à toutes les branches de la science juridique et c'est bien ainsi que les organisateurs l'ont conçu.

Pour ce qui est des périodes scrutées, elles couvrent, en effet, un spectre très large, remontant à un passé fort éloigné, celui des Empires africains de la période pré coloniale. Pour ce qui est de la colonisation, on en mesure les méfaits à travers le traumatisme qu'elle a causé au sein des populations. Les premières années de l'indépendance sont celles d'une réappropriation du droit avec le lancement d'un programme ambitieux de codification qui vise à adapter la législation à la fois aux traditions africaines et aux exigences d'une modernité dont l'occident croit avoir le monopole.

Cet ouvrage collectif traite également des grandes branches du droit, avec le souci d'en repérer les origines, diversifiées pour certaines, communes pour d'autres. Des études portant notamment sur le droit constitutionnel, le droit des successions, le droit foncier, le droit financier, le droit maritime... permettent d'analyser les particularités de chacun. En même temps, nombre d'aspects identiques, par delà les spécialités, se retrouvent dans les diverses contributions et leur rapprochement est des plus révélateurs.



Copyright et diffusion : 2015

Presses de l'Université
Toulouse I Capitole
2 rue du doyen Gabriel Marty
31042 Toulouse cedex

ISBN : 978-2-36170-112-3

Prix : 10 €

