



# Gaston NGAMKAN

Docteur en Droit (Université d'Aix-Marseille)  
Ancien Avocat à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence  
**AVOCAT AU BARREAU DU CAMEROUN**  
Membre correspondant de l'A.F.D.M. (Association Française du Droit Maritime)  
Président de l'A.C.D.M. (Association Camerounaise du Droit Maritime)

---

## LES ENJEUX DE LA RATIFICATION DES REGLES DE ROTTERDAM PAR LE CAMEROUN

EXPOSE PRESENTE A LA TROISIEME ASSEMBLEE GENERALE DE L'ACDM (ASSOCIATION  
CAMEROUNAISE DU DROIT MARITIME) DU 11 AVRIL 2018 A L'HOTEL SAWA A DOUALA  
A 10 HEURES

**Par Gaston NGAMKAN**

Président de l'ACDM

Avocat au Barreau du Cameroun

Ancien Avocat à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence

Docteur en Droit (Université d'Aix-Marseille)

Consultant en législation des transports à la CEMAC

La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer a été adoptée, le 11 décembre 2008 à New York, par une résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies, laquelle a recommandé que ladite convention soit dénommée "Règles de Rotterdam". Car, cette même résolution prévoyait la tenue d'une cérémonie d'ouverture à la signature, le 23 septembre 2009, dans cette ville portuaire des Pays-Bas<sup>1</sup>.

A cette occasion, seize signatures ont été enregistrées<sup>2</sup>. Et, depuis lors, de nouvelles signatures se sont ajoutées<sup>3</sup>, dont précisément celle du Cameroun intervenue le 29 septembre 2009, de sorte qu'à ce jour, près de 25 pays sont signataires des Règles de Rotterdam. A noter cependant qu'à elle seule, la signature ne permet pas devenir partie contractante à cette convention. Il faut, en outre, la ratifier. Le Cameroun a franchi ce pas décisif le 18 janvier 2017. En effet, au Cameroun, la loi n° 2007/01 du 18 avril 2017 autorise le Président de la

---

<sup>1</sup> Sur la signature des Règles de Rotterdam, voir : S. Miribel, Signature des Règles de Rotterdam, in DMF 2009, 853 et DMF 2009, 901.

<sup>2</sup> Il s'agit de : Congo, Danemark, Espagne, France, Gabon, Ghana, Grèce, Guinée, Pays-Bas, Pologne, Nigéria, Norvège, Sénégal, Suisse, Togo et USA.

<sup>3</sup> Il s'agit de l'Arménie, le Cameroun, Luxembourg, Madagascar, Mali, Niger, RDC,

République à ratifier ladite convention. Par le décret n° 2017/130, signé ce même jour, le Président de la République l'a effectivement ratifiée<sup>4</sup>.

Toutefois, pour avoir officiellement la qualité de partie contractante, le Cameroun devra déposer ses instruments de ratification auprès du Secrétaire général de l'ONU, dépositaire de ladite convention (art. 87 et 88).

Le Cameroun apparaît ainsi comme le quatrième pays à avoir ratifié cette convention, précisément après l'Espagne, le Togo et le Congo Brazzaville<sup>5</sup>. Or, pour la mise en application de cette convention, le dépôt de vingt instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion est impératif.

La ratification par le Cameroun de la nouvelle convention – présentée par ses promoteurs comme le droit maritime du XXI<sup>e</sup> siècle mérite, dans l'opinion du soussigné, que quelque attention soit portée sur ladite convention, en l'état des enjeux énormes qu'elle comporte pour notre pays.

D'une part, elle permet au Cameroun d'harmoniser ses législations internationale et communautaire. D'autre part, elle entraîne le Cameroun sur le chemin de la modernité.

Notre analyse sera donc articulée sur deux grands axes : l'harmonisation des législations internationale et communautaire du Cameroun (I) et la modernisation de la législation internationale de notre pays (II).

## **I- L'HARMONISATION DES LEGISLATIONS INTERNATIONALE ET COMMUNAUTAIRE DU CAMEROUN**

A l'heure actuelle, on note une discordance criarde entre la législation internationale du Cameroun et sa législation communautaire. En effet, alors que la législation internationale est représentée par les Règles de Hambourg en vigueur à l'égard du Cameroun depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1994, la législation communautaire, qui résulte du Code CEMAC de la marine marchande dans sa version issue de la grande réforme du 22 juillet 2012, est arrimée sur les nouvelles Règles de Rotterdam non encore en vigueur, faute de ratifications suffisantes.

---

<sup>4</sup> Reste alors la question de savoir si le Cameroun a déposé ses instruments de ratification auprès du Secrétaire général de l'ONU, dépositaire de la Convention, seule cette formalité conférant la qualité de contractant à cet instrument.

<sup>5</sup> D'autres Etats africains ont marqué très clairement leur intérêt pour les Règles de Rotterdam : après la Côte d'Ivoire, c'est le Gabon qui a organisé, à Libreville courant février 2014, un séminaire sur la nouvelle convention dont les conclusions sont nettement en faveur de celle-ci. Voir sur la question : P. Bonassies et Ph. Delebecque, *Le droit maritime français en 2013*, in DMF 2014, H.S. n° 18, p. 67, n° 69, qui, devant ces "nouvelles avancées", ont du mal "*à comprendre la réticence, en la matière, des Etats de l'UE*" et s'interrogent sur le point de savoir si cette réticence viendrait du "*poinds des habitudes*" ou de la "*peur du changement*".

Cette disharmonie aurait pu constituer une véritable source de conflit si le législateur communautaire n'avait pas eu la prescience de définir, avec un soin clinique, le champ d'application du Code relatif au contrat de transport maritime de marchandises.

En effet, l'article 513 § 1<sup>er</sup> de cet instrument supranational confine son application aux transports maritimes domestiques, c'est-à-dire à ceux qui effectués entièrement dans nos eaux nationales et qui, au vrai, sont des transports résiduels, dès lors que le transport maritime est par essence international<sup>6</sup>. Ce texte définit ainsi le champ d'application du chapitre du Code consacré au contrat de transport maritime :

*"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 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" ;*

Il s'ensuit, à l'évidence, que tout transport international au départ ou à destination du Cameroun est exclusivement justiciable des Règles de Hambourg, lesquelles font seule règle au Cameroun depuis leur entrée en vigueur vis-à-vis de notre pays.

La discordance ainsi décriée entre les deux instruments susvisés s'observe sur plusieurs points, notamment sur :

- les obligations des parties au contrat de transport ;
- le régime de responsabilité du transporteur ;
- les plafonds de la dette de réparation du transporteur ;
- les délais de protestation.

### **A-Les obligations des parties au contrat de transport**

Il sied ici de distinguer entre les obligations du chargeur et celles du transporteur.

#### **1/ Les obligations du chargeur**

Les Règles de Hambourg (art. 13) n'envisagent la question qu'en ce qui concerne les marchandises dangereuses. A cet égard, elles imposent au chargeur d'apposer sur les marchandises de cette nature "*une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses*". Et, lorsqu'il remet ces marchandises au transporteur ou à un

---

<sup>6</sup> A cet égard, voici ce qu'écrit le Professeur Tony Kegels dans la préface des travaux d'un colloque organisé courant l'automne 1993 par l'Université d'Anvers sur le thème "The Hamburg Rules: a choice for EEC?" (EIMTL, Maklu, Anvers, 1994, p. 4, cité par J. M. Morinière, Le projet de réforme du "Carriage of Goods by Sea Act - COCSA - des Etats-Unis, in JMM 1996, 648) : "*Maritime Law is not national law. Nor is it European, American or Asian. Maritime Law has to be international to efficiently support international trade*".

transporteur substitué, le chargeur doit l'informer du caractère dangereux de celles-ci et, le cas échéant, indiquer les précautions à prendre. A défaut de quoi, il sera responsable envers le transporteur ou le transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises. En outre, ces marchandises peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives selon ce qu'exigent les circonstances sans qu'il y ait lieu à indemnisation du chargeur.

Les Règles de Rotterdam, elles, prévoient une réglementation plus complète et détaillée des obligations du chargeur, laquelle s'applique également au chargeur documentaire, c'est-à-dire la personne qui accepte d'être désignée comme chargeur dans le document de transport (art. 1 § 9 et 33), soit, en pratique, le vendeur FOB. Avant le début des opérations de transport, le chargeur doit préparer le voyage. Il doit conditionner convenablement les marchandises avant de les remettre au transport (art. 27). Ensuite, il doit fournir au transporteur toutes les informations, instructions et documents concernant les marchandises, et qui sont nécessaires pour assurer la manutention, le transport et faire en sorte que ces opérations répondent aux exigences légales et réglementaires prescrites (art. 29). De même, le chargeur doit fournir au transporteur les informations nécessaires pour l'établissement des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des documents électroniques de transport (art. 31). Par ailleurs, comme sous l'empire des Règles de Hambourg, le chargeur supporte des obligations spéciales concernant les marchandises dangereuses (art. 32). Enfin, il doit acquitter le fret, en particulier lorsqu'il doit être payé d'avance (art. 1<sup>er</sup> § 28). Ces obligations ne sont pas sans incidence sur la responsabilité du chargeur. En effet, pour l'obligation d'information et les obligations concernant les marchandises dangereuses (art. 31 et 32), la responsabilité du chargeur est appréciée plus sévèrement, précisément en terme d'obligation de résultat, voire de garantie<sup>7</sup>, tandis que pour les autres cas (art. 27 et 29), la responsabilité du chargeur s'apprécie en termes d'obligation de moyen, ce qui signifie que la faute du chargeur devra être prouvée.

## **2/ Les obligations du transporteur**

Les Règles de Hambourg – dont l'esprit des rédacteurs a été centré essentiellement sur les questions de la responsabilité – ne soufflent mot des obligations fondamentales du transporteur, contrairement à leur devancière, la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 – dite "Règles de La Haye", laquelle fait obligation au transporteur de procéder, "*de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées*" (art. 3 § 2).

En revanche, l'article 13 des Règles de Rotterdam prévoit que "*le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité..., procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au*

---

<sup>7</sup> O. Cachard, La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement en mer (Règles de Rotterdam), in JDI 2012, pp. 533 et ss., notamm. p. 554, n° 36 in fine, précisant que "*l'article 32 consacre une responsabilité objective du chargeur*".

*déchargement et à la livraison des marchandises*". Toutefois, la portée de cette obligation est lénifiée par le paragraphe 2 qui énonce que, de commun accord avec le chargeur, ses obligations peuvent être transférées sur la tête du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire. De même, le transporteur a l'obligation irréductible, "*avant, au début et pendant le voyage par mer, d'exercer une diligence raisonnable pour : a) mettre et maintenir le navire en état de navigabilité ; b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire et le maintenir ainsi armé, équipé et approvisionné tout au long du voyage ; et c) approprier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, ainsi que les conteneurs fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, et les maintenir appropriées et en bon état pour la réception, le transport et la conservation des marchandises*".

## **B- Le régime de responsabilité du transporteur**

### **1/ Un régime confus et sujet à controverse dans les Règles de Hambourg**

Ce régime est défini par l'article 5 des Règles de Hambourg, texte qui rend de plein droit le transporteur responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises, ainsi que du retard de livraison subi par celles-ci, si l'événement qui est l'origine de la perte, du dommage ou du retard s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde. Le transporteur peut néanmoins s'affranchir de cette responsabilité en prouvant que "*lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences*" (art. 5 § 1<sup>er</sup>). Le transporteur est, en outre, déchargé, en cas de transport d'animaux vivants, s'il établit que la perte, le dommage ou le retard à la livraison tient aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport (art. 5 § 5). Pareillement, le transporteur peut faire tomber cette responsabilité accablante en démontrant que la perte, l'avarie ou le retard sont consécutifs aux mesures prises pour sauver des vies ou des biens en mer.

S'il est avéré que la suppression de la plupart des cas exceptés constitue une avancée souhaitée par les chargeurs, il est non moins vrai que la formule générale d'exonération de l'article 5 § 1<sup>er</sup> est confuse et sujette à interprétation, étant lue par certains comme instituant une présomption de faute<sup>8</sup>, ce qui constituerait une réelle reculade par rapport à la Convention de 1924 - puisqu'on passerait d'un régime plus sévère à un régime plus favorable

---

<sup>8</sup> A. Chao, F. Odier et M. Guérin, Règles de Hambourg, in BTL, suppl. au n° 2496, 16 nov. 1992, p. 12 ; R. Rodière, La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg 1978, pp. 451 et ss, notam. p. 455, qui relève que : "*Le désir d'innover n'a-t-il pas conduit les auteurs de la Convention à édicter un principe moins défavorable aux transporteurs maritimes qu'ils l'auraient voulu (ou qu'ils ont voulu parce qu'ils ne se sont pas bien rendus compte de la chose) ?*" ; R. Rodière, une nouvelle convention sur le transport par mer : les Règles de Hambourg 1978, in B. T. 1978, pp. 294, n° 5 ; M. El Khayat, Droit maritime marocain : Des Règles de Hambourg aux Règles de Rotterdam ?, in "Mélanges en l'honneur de Christian Scapel, éd. PUAM 2013, pp. 185 et ss., notamm. p. 189.

au transporteur, et par d'autres comme consacrant une présomption de responsabilité<sup>9</sup>. Au contraire, les Règles de Rotterdam ont opté pour un système – très proche de celui des Règles de La Haye – qui permet de faire l'économie de ce genre de controverse.

## **2/ Un régime apparemment complexe, mais qui épouse les exigences de la pratique dans les Règles de Rotterdam**

Pour sa part, l'article 17 des Règles de Rotterdam – qualifié de texte œcuménique – met en œuvre un système de responsabilité de plein droit en cas de perte, d'avarie ou de retard dûment établi par l'ayant droit à la cargaison, tout en organisant un système de renversement du fardeau de la preuve. Le transporteur peut se délester, totalement ou partiellement, de la responsabilité qui pèse sur ses épaules, d'abord en prouvant que le dommage n'est pas imputable à sa faute (art. 17 § 2), ou encore que ce dommage procède, de l'un ou de plusieurs cas exceptés énumérés à l'article 17 § 3 litt. a) à o). L'ayant droit à la marchandise peut néanmoins remettre en jeu la responsabilité du transporteur en prouvant que le dommage a pour cause la faute de ce dernier ou est consécutif de tel ou tel événement non considéré comme un cas excepté par la Convention ou en démontrant que le dommage a probablement pour origine l'innavigabilité du navire. Le transporteur peut à nouveau se libérer en prouvant qu'il a satisfait à ses obligations. Ce système, qui n'est guère qu'une codification de la pratique, est certes complexe, mais il a le mérite de la clarté, étant au surplus éprouvé par plusieurs années de pratique jurisprudentielle, laquelle a évolué *"vers une plus grande sévérité à l'égard du transporteur maritime"*<sup>10</sup> qui *"voit se rétrécir, comme une peau de chagrin, les possibilités qui lui sont concédées pour échapper à sa responsabilité de plein droit"*<sup>11</sup>.

### **C- Les plafonds de la dette de réparation du transporteur**

Alors que les Règles de Hambourg plafonnent la réparation due par le transporteur maritime, en cas de perte ou d'avarie, à 835 DTS par colis ou autre unité de charge, ou à 2,5 DTS par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou avariées, la limite la plus élevée étant retenue (art. 6 § 1<sup>er</sup>, litt. a), les Règles de Rotterdam, pour leur part, limitent la dette de réparation du transporteur à 875 DTS par colis et à 3 DTS par kilogramme, ce plafond s'appliquant non seulement aux pertes et avaries, mais pour tout manquement aux obligations incombant au transporteur en vertu de cette convention (art. 59 § 1<sup>er</sup>). Là aussi, c'est la limite la plus élevée qui est applicable.

---

<sup>9</sup> C. Scapel, Les réformes apportées par les Règles de Hambourg à la responsabilité du transporteur maritime, in Revue Scapel, 1992, pp. 118 et ss, n° 21 à 23 ; A. Sériaux, La faute du transporteur, 2<sup>e</sup> éd. Economica, 1998, pp. 80 et ss., n°s 106 et ss. ; P. Bonassies, Les Règles de Hambourg, in Cahiers de documentation de la Chambre de Commerce et d'Industries de Marseille, p. 10, n° 19 ; P. Bonassies, La responsabilité du transporteur maritime dans les Règles de La Haye et dans les Règles de Hambourg, in "Il Diritto Marittimo" 1989, p. 949 ; V. E. Bokalli, La protection des chargeurs à travers les Règles de Hambourg, in DMF mars 1997.

<sup>10</sup> 40 ans d'application des cas exceptés de responsabilité des Règles de La Haye-Visby, in DMF 2005, 908.

<sup>11</sup> P. Bonassies, obs. sous Cass. com., 27 oct. 1998, navire "Girolata", in DMF 1998, 1142.

Pour le préjudice résultant du retard de livraison, le seuil de réparation est fixé à deux fois et demi le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, aussi bien dans les Règles de Hambourg (art. 6 § 1<sup>er</sup> litt. b) que dans les Règles de Rotterdam (art. 60). C'est dire que, pour le retard, il existe une parfaite concordance entre le droit international du Cameroun et son droit communautaire.

#### **D- Les délais de protestation**

Par rapport aux Règles de La Haye qu'elles étaient destinées à remplacer, les Règles de Hambourg avaient rallongé les délais de protestation. Pour les dommages apparents, c'est-à-dire ceux que le réceptionnaire peut constater par un examen rapide mais suffisant à l'aide des sens dont chacun dispose, l'article 19 § 1<sup>er</sup> des Règles de Hambourg prévoit que des réserves peuvent être formulées non seulement le jour de la livraison de la marchandise, mais aussi le premier jour ouvré suivant ce jour. Pour les dommages non apparents, fréquents notamment dans les trafics conteneurisés, les Règles de Hambourg ont porté le délai de réserves à quinze jours (art. 19 § 2).

Prenant le contrepied leur aînée de Hambourg, les Règles de Rotterdam ont considérablement réduit ces délais. En effet, pour les dommages apparents, l'article 23 § 1<sup>er</sup> exige, pour faire tomber la présomption de livraison conforme bénéficiant au transporteur maritime, que les réserves soient faites "*avant ou au moment de la livraison*" et, pour les dommages non apparents, que les réserves soient adressées au transporteur ou à la partie exécutante qui a livré les marchandises "*dans un délai de 7 jours ouvrables au lieu de livraison à compter de la livraison*".

Comme il est aisé de le constater, en l'état, la disparité entre le droit communautaire et le droit international camerounais des transports maritime est manifeste et ne sert pas les intérêts de notre commerce maritime international. La ratification des Règles de Rotterdam par le Cameroun lui permet à terme, notamment lorsque cette convention fera règle sur le plan international, d'uniformiser sa législation applicable au contrat de transport de marchandises par mer.

Mais, il y a mieux : cette ratification place le Cameroun dans le créneau de la modernité.

## **II-LA MODERNISATION DE LA LEGISLATION INTERNATIONALE DU CAMEROUN**

L'un des atouts majeurs de la ratification des Règles de Rotterdam est de permettre au Cameroun de moderniser sa législation internationale des transports maritimes. En effet, l'un des objectifs visés par les auteurs des Règles de Rotterdam était "*d'actualiser et de moderniser la législation maritime internationale, précisément par la prise en compte des évolutions technologiques récentes caractérisées notamment par le formidable développement de la conteneurisation et du transport multimodal - qui en est le corollaire*".

*logique, et par l'utilisation de plus en plus fréquente des documents électroniques de transport dans l'activité maritime*<sup>12</sup>.

Cet objectif paraît avoir été atteint. Car, de toute évidence, les Règles de Rotterdam apparaissent comme un instrument d'harmonisation moderne. Cette modernité s'exprime à travers le traitement des questions nouvelles (A) et les clarifications sur des questions non moins significatives posées par le droit international des transports maritimes (B).

### **A-Le traitement des questions nouvelles**

Comparativement aux conventions qui l'ont précédée, la Convention de Rotterdam innove sur un certain nombre de points. Au titre de ces innovations, sans que le catalogue soit exhaustif, on peut noter :

- l'émergence des concepts nouveaux dans la terminologie juridique des transports maritimes ;
- la dématérialisation du document de transport ou la consécration, dans le domaine du transport maritime de marchandises, du document de transport électronique ;
- une réglementation topique du transport en pontée des conteneurs ;
- une meilleure identification du transporteur ;
- la consécration de la pratique des contrats de service – dits contrats de volume – où la liberté des parties constitue la règle d'or.

#### **1/ L'émergence des concepts nouveaux dans la terminologie juridique des transports maritimes**

De nouveaux concepts font une entrée retentissante dans la terminologie juridique des transports maritimes. Pour la première fois, on voit apparaître, dans une convention internationale relative au transport de marchandises par mer, des termes tels que : "partie exécutante", "partie exécutante maritime", "chargeur documentaire", "droit de contrôle" et "partie contrôlante". Ces concepts, qui sont essentiels pour résoudre les problèmes liés aux documents électroniques de transport négociable<sup>13</sup>, méritent qu'on s'y attarde quelque peu.

La partie exécutante<sup>14</sup> est, en vertu de l'article 1<sup>er</sup> § 6 litt. a), *"une personne, autre que le transporteur, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant à ce dernier en vertu d'un contrat de transport concernant la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, les soins, le déchargement ou la*

---

<sup>12</sup> G. Ngamkan, Les "Règles de Rotterdam" 2008 : le point de vue d'un avocat maritimiste africain, in DMF 2014, 151. Voir aussi le Préambule de la Convention.

<sup>13</sup> K. Lannan, Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer – Un aperçu général, in Rev. dr. unif. 2009, 291, notamm. p. 311.

<sup>14</sup> Cette expression est critiquée par la doctrine qui lui préfère le terme de "tiers exécutant" visiblement plus correct dans une *"terminologie civiliste stricte"* (O. Cachard, op. cit., p. 550, n° 29).



*livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous son contrôle".*

La partie exécutante maritime, laquelle est soumise au même statut que le transporteur lui-même (art. 19), est celle qui exécute une des obligations du transporteur "*pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement d'un navire et leur départ du port de déchargement*". Il va de soi que cette notion vise le transporteur substitué, l'entrepreneur de manutention et même l'agent consignataire du navire.

Le chargeur documentaire est la personne, "*autre que le chargeur*", qui accepte d'être désignée comme chargeur dans les documents de transport, soit en réalité le vendeur FOB (art 1 § 9). Ce personnage est soumis au même statut que le chargeur (art. 33).

Quant à lui, le droit de contrôle est le droit accordé au porteur du document de transport de donner de nouvelles instructions au transporteur, tandis que la partie contrôlante est la personne qui exerce ce droit (art. 13).

## **2/ La dématérialisation du document de transport ou la consécration, dans le domaine du transport maritime de marchandises, du document de transport électronique**

Sensibles à l'essor fulgurant du commerce électronique réalisé à travers les technologies cybernétiques, les Règles de Rotterdam offrent aux parties contractantes la possibilité d'utiliser les moyens électroniques pour la documentation. C'est "*le règne de la dématérialisation, du « paperless », le sans support papier*"<sup>15</sup>. Ce point est éminemment intéressant. C'est, en effet, la première Convention internationale qui fait clairement référence à "*une alternative pleinement dématérialisée des documents de transport*"<sup>16</sup>. Les Règles de La Haye - même modifiées en 1968 et en 1979 - sont restées muettes sur la question du connaissance électronique, du "eB/L" (e-Bill of Lading). Quant à elles, les Règles de Hambourg de 1978 se sont bornées à admettre la validité de la signature électronique sans pour autant consacrer le eB/L. En revanche, les récentes Règles de Rotterdam légitiment une évolution remarquable en matière de documents électroniques de transport. En raison de l'importance du sujet, les Règles de Rotterdam y dédient tout un chapitre (chap. 3). D'après les nouvelles Règles, les documents de transport peuvent être émis soit sur support papier, soit sur support électronique, puisque l'article 8 litt. a) précise que "*tout ce qui doit figurer dans un document de transport en vertu de la présente convention peut être consigné dans un document électronique de transport...* ".

En outre - et à la différence des Règles de Hambourg, ces titres dématérialisés peuvent être émis sous forme négociable pour autant que le chargeur et le transporteur en aient accepté

<sup>15</sup> L. Fedi, La dématérialisation du connaissance maritime : une utopie ou une réalité au XXIe siècle, in "Mélanges en l'honneur de Christian Scapel", éd. PUAM 2013, pp. 219 et ss.

<sup>16</sup> Ph. Garo, Eclaircissements sur la notion de document électronique dans les Règles de Rotterdam, in Rev. Scapel 2011, 175.

l'utilisation, laquelle est soumise à des procédures simples mais qui comportent néanmoins quelques exigences permettant, entre autres, de préserver l'intégrité du document et d'authentifier l'identité du porteur (art. 9). Pareillement, la dernière-née des conventions relatives au transport maritime des marchandises prévoit, sous certaines conditions, la possibilité pour le transporteur et le porteur de substituer au document de transport négociable un document électronique de transport négociable et inversement (art. 10).

Par ailleurs, l'article 8 litt. b) rappelle une règle dont l'importance n'est plus à démontrer : c'est celle de l'équivalence du document sur support papier et du document électronique. En effet, "*l'émission, la possession ou le transfert d'un document électronique de transport a le même effet que l'émission, la possession ou le transfert d'un document (papier) de transport*".

### **3/ Une réglementation topique du transport en pontée des conteneurs**

A l'opposé des Règles de La Haye-Visby, qui se bornent à exclure le transport en pontée régulière de son champ d'application, et des Règles de Hambourg, qui se contentent de réglementer la pontée en général, prenant en compte les exigences de l'exploitation technique et commerciale des navires modernes, les Règles de Rotterdam franchissent un pas supplémentaire et s'intéressent plus avant au transport des conteneurs en pontée. Quand on sait avec quelle fulgurance le trafic conteneurs se développe de nos jours, on ne peut que se féliciter de l'option prise par la nouvelle Convention.

Relativement à la question, l'article 25 § 1<sup>er</sup> des Règles de Rotterdam énonce que :

*"Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport :*

- a) est exigé par la loi ;*
- b) s'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules ;*
- c) (...)"*.

La nouvelle convention pose donc deux conditions pour la légitimité du transport en pontée des conteneurs. La première a trait aux navires, dont les ponts doivent être spécialement équipés pour transporter les conteneurs. La seconde se rapporte à l'unité de conditionnement utilisée pour grouper les cargaisons, laquelle doit être soit un conteneur, soit un "*véhicule adapté au transport en pontée*". La précision est opportune par cela seule qu'elle permet d'exclure les conteneurs à toit ouvert ("open top") du transport en pontée, ce type de conteneurs ne pouvant visiblement pas être considéré comme adapté au transport en pontée<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> En ce sens, Cass. com., 7 fév. 2006, DMF H.S. 11, n° 81 et, sur renvoi, Paris, 11 fév. 2010, in DMF 2010, 796, obs. C. de Cet Bertin ; DMF H.S. 14, n° 76 ; Rev. Dr. transp. 2010., n° 114, note M. Ndendé ; à lire aussi : P. Bonassies, Le droit du transport maritime des conteneurs à l'orée du 21<sup>e</sup> siècle, in DMF 2009, pp. 7-15, notamm. p. 12.

#### 4/ Une meilleure identification du transporteur

Dans les Règles de Hambourg, le transporteur désigne toute personne par laquelle, ou au nom de laquelle, un contrat de transport de marchandises est conclu avec un chargeur (art. 1 § 1<sup>er</sup>). Plus incisive, les Règles de Rotterdam considèrent le transporteur comme toute personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur (art. 1 § 5). Qui plus est, les Règles de Rotterdam s'attachent à identifier le transporteur, notamment lorsque le document contractuel ne le permet pas, en présumant que le propriétaire du navire prend la qualité du transporteur (art. 37 § 2). Il ne s'agit guère que d'une consécration de la position de la jurisprudence française<sup>18</sup>. Mais, cette présomption souffre la preuve contraire soit en cas de double inscription, si le navire est affrété coque-nue, soit si le propriétaire parvient à identifier le transporteur<sup>19</sup>.

Quand on imagine combien il est difficile dans la pratique, pour les intérêts cargaison, d'identifier le transporteur, notamment en raison du mutisme du connaissement sans en-tête ou des mentions erronées ou contradictoires qu'il contient parfois, on ne peut qu'approuver une telle innovation.

#### 5/ La consécration de la pratique des contrats de service - dits contrats de volume - où la liberté des parties constitue la règle d'or

Le contrat de volume est défini par l'article 1<sup>er</sup> § 2 comme le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue, la quantité pouvant s'exprimer sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette. Venu des Etats-Unis dans un cadre libéral qui se démarque nettement du système de droit impératif régissant le contrat de transport, ce concept naît du besoin profond des opérateurs de disposer d'un droit correspondant au mieux à la situation de leur exploitation<sup>20</sup>.

Pour ces contrats de service, l'article 80 permet de déroger aux dispositions impératives de la Convention, notamment en laissant aux parties au contrat la possibilité de "*prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans la convention*". Ainsi, rien ne s'oppose à ce que les parties stipulent les clauses de non responsabilité ou des clauses allégeant telle ou telle obligation découlant du contrat de transport, alors qu'elles ne sauraient le faire dans le cadre d'un contrat de transport classique. Cette hypertrophie de la liberté contractuelle opère notamment lorsque les opérateurs commerciaux en présence se trouvent sur le même pied d'égalité en terme de pouvoir de négociation<sup>21</sup>. Les dispositions sur les contrats de volume permettent ainsi aux grands groupes industriels, aux puissants chargeurs d'une certaine dimension commerciale et d'un

<sup>18</sup> Cass. com., 21 juin 1987, navire "Vomard", in DMF 1987, 573.

<sup>19</sup> O. Cachard, op. cit. p. 558, n° 45.

<sup>20</sup> F. Odier, op. cit., p. 305.

<sup>21</sup> K. Lannan, op. cit., p. 321.

niveau de spécialisation élevé, qui expédient force quantité de marchandises répartie en une série d'expéditions, de négocier librement avec le transporteur des prévisions contractuelles qui dérogent aux règles impératives de la Convention. Cette ouverture sur la liberté contractuelle répond aux attentes des professionnels qui aujourd'hui, dans les contrats de service qu'ils concluent, sont quelque peu embarrassés<sup>22</sup>.

Toutefois, force est de relever que la définition du contrat de volume – considéré comme "*un intrus dans une convention internationale qui fait régner un droit impératif*"<sup>23</sup> – est en proie à des critiques sévères, notamment de la part des chargeurs africains – et même français<sup>24</sup> – qui considèrent cette définition comme très large et pouvant englober aussi les petits contrats pour lesquels le pouvoir contractuel des parties peut être facilement déséquilibré<sup>25</sup>. Ces critiques ne nous paraissent pas devoir être retenues<sup>26</sup>. En effet, pour qu'un contrat de transport puisse être qualifié de contrat de volume, il faut que le contrat ait pour objet "*plusieurs expéditions pendant une durée convenue*". Il s'ensuit, par voie de corollaire, qu'un contrat qui porte sur une expédition unique – ce qui est normalement le cas en Afrique – n'est pas un contrat de volume.

En tout état de cause, rien n'oblige le chargeur à conclure un contrat de volume. Dès lors, s'il décide de recourir à ce type de contrat, cela signifie logiquement que l'opération présente pour lui des avantages certains<sup>27</sup>.

## **B- Les clarifications sur des questions non moins significatives posées par le droit international des transports maritimes**

Les Règles de Rotterdam projettent d'importants rais de lumière sur des questions cardinales posées par le droit international des transports maritimes. C'est ainsi qu'elles élargissent leur champ d'application matériel aux pré et post acheminement par d'autres moyens de locomotion. D'autre part, le futur droit conventionnel du XXI<sup>e</sup> renforce sensiblement les obligations et responsabilité du transporteur maritime dans l'intérêt évident des chargeurs et réceptionnaires des marchandises.

### **1/ L'élargissement du champ d'application matériel de la Convention, laquelle couvre désormais les pré et post acheminement par d'autres moyens de locomotion**

---

<sup>22</sup> De cet avis, Ph. Delecque, Les Règles de Rotterdam, exposé présenté à l'occasion de la Journée nationale de réflexion sur les Règles de Rotterdam organisée, le 16 novembre 2010 à Douala, par le Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC), p. 3, n° 6 (inédit).

<sup>23</sup> F. Odier, La dynamique des documents dans le contrat de transport maritime, in "Mélanges en l'honneur de Christian Scapel, éd. PUAM 2013, pp. 301 et ss., notamm. p. 304.

<sup>24</sup> Voir le mémorandum des chargeurs français sur les Règles de Rotterdam, lesquels mettent en avant "*trois bonnes raisons de ne pas ratifier cette convention*".

<sup>25</sup> F. Berlingierie et Ph. Delebecque, Analyse des Règles de Rotterdam, op. cit., p. 971.

<sup>26</sup> Dans un sens voisin à celui de l'auteur de ces lignes : F. Odier, *ibid*, qui considère que "*cette liberté contractuelle... n'est pas permise pour le petit chargeur qui n'a d'autre possibilité que de se soumettre au contenu du connaissance et d'autre sécurité que celle que lui accordent les conventions internationales*".

<sup>27</sup> F. Berlingierie et Ph. Delebecque, *ibid*.

Régissant le transport "door-to-door", les Règles de Rotterdam – dont la modernité ne peut souffrir discussion – étendent la responsabilité du transporteur depuis la réception des marchandises jusqu'à leur livraison (art. 12), ces réception et livraison pouvant avoir lieu en dehors de l'enceinte portuaire, et notamment dans l'hinterland. Ainsi, à l'opposé des conventions maritimes qui l'ont précédée<sup>28</sup>, la nouvelle convention fait une incursion à l'intérieur des terres, dans les airs et sur le fleuve. En effet, comme son intitulé ne l'indique pas assez, la Convention ne se borne pas à régir le seul segment maritime d'une opération de transport "port to port". Si, en vertu d'un même contrat, la phase maritime est précédée ou suivie d'un transport par un autre mode de locomotion, le régime institué par la Convention s'applique également au trajet non maritime. La Convention organise donc ce que l'on appelle, dans le jargon des maritimistes, le "transport multimodal transmaritime", le "transport maritime plus" ou encore le "transport unimodal plus". Mais, parce qu'elles peuvent entrer en conflit avec d'autres conventions pouvant s'appliquer pendant les périodes de pré ou de post acheminement, les Règles de Rotterdam ont pris soin d'éditer des dispositions de nature à désamorcer la concurrence que peuvent lui faire ces autres conventions. De ce fait, l'article 82 réserve l'application des conventions multimodales existantes – dont notamment l'article 22 de l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport routier de marchandises, texte qui est l'exact pendant de l'article 2 de la CMR européenne. Ensuite, l'article 26 énonce que les Règles de Rotterdam doivent baisser pavillon, faire profil bas devant la Convention de droit matériel impérativement applicable lorsqu'une perte, une avarie ou un retard se produit pendant la période précédant ou suivant le voyage maritime. C'est la mise en œuvre du système réseau ("network system"), le "limited network principle"<sup>29</sup>, encore appelé "système du caméléon"<sup>30</sup>.

Il s'agit d'une avancée méritoire en regard des Règles de Hambourg qui n'envisagent la question du transport multimodal que par le petit bout de leur lorgnette à seule fin de préserver l'application de leurs propres dispositions (art. 1<sup>er</sup> § 6<sup>31</sup>).

Aussi bien, s'agissant de l'obligation essentielle du transporteur, l'article 11 énonce que le transporteur déplace "*la marchandise jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire*". En rigueur de termes, cela signifie, dans le cadre d'un transport multimodal transmaritime, que l'obligation du transporteur contractuel, lequel fait alors figure

---

<sup>28</sup> Les Règles de La Haye et de La Haye Visby s'appliquent uniquement de sous palan à sous palan ("tackle to tackle"). Tant qu'à elles, un peu plus extensives, les Règles de Hambourg couvrent les transports de port à port (port to port).

<sup>29</sup> K. Lannan, op. cit., p. 309.

<sup>30</sup> M. A. I. H. Hoeks, Multimodal transport law, the law applicable to multimodal contract of carriage for goods, Kluvert Law 2010, soulignant que l'image du caméléon est parfaitement adaptée puisque le régime applicable aux marchandises dépend du mode de transport sur lequel elle se trouve ; voir aussi : O. Cachard, op. cit., p. 542, n° 15.

<sup>31</sup> D'après l'article 1<sup>er</sup> § 6 des Règles de Hambourg, "*les termes « contrats de transport par mer » désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un point à un autre. Toutefois, un transport qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un transport par mer, aux fins de la présente convention, que dans la mesure où il se rapporte à un transport par mer*".

d'entrepreneur de transport multimodal transmaritime, couvre non seulement le segment maritime, mais encore les pré et post acheminements par voie terrestre, aérienne ou fluviale<sup>32</sup>, toute chose qui peut apparaître très favorable aux intérêts cargaison, puisque les Règles de Rotterdam prévoient, contrairement à l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport routier de marchandises, une indemnisation non seulement au kilo, mais aussi par colis, en l'occurrence 835 DTS (art. 59)<sup>33</sup>. Et, quand on imagine le développement vertigineux qu'a connu le phénomène de transport multimodal transmaritime durant les décennies récentes avec l'essor de la conteneurisation, on ne peut que se féliciter de sa prise en compte par la Convention de Rotterdam.

## **2/ Le renforcement des obligations et responsabilité du transporteur maritime**

Ce renforcement découle :

- du caractère continu de l'obligation du transporteur d'assurer la bonne navigabilité du navire ;
- de la suppression de la faute nautique comme cause d'exonération du transporteur ;
- de la restriction de la portée exonératoire de l'incendie ;
- du rehaussement des plafonds de la dette de réparation du transporteur.

### **a) Le caractère continu de l'obligation du transporteur d'assurer la bonne navigabilité du navire**

Dans un élan de modernisation avéré, les Règles de Rotterdam ont fait du renforcement de l'obligation de navigabilité du transporteur l'une de leurs préoccupations majeures. C'est ainsi que l'obligation d'assurer la bonne navigabilité du navire est désormais une obligation continue, puisqu'elle s'applique "*avant, au début et pendant le voyage*" (art. 14), tandis que, dans les Règles de La Haye et de La Haye-Visby (art. 3 § 1<sup>er</sup>), ce devoir ne s'imposait qu'avant et au début du voyage et était totalement ignoré dans les Règles de Hambourg. L'évolution consacrée par les Règles de Rotterdam s'explique notamment par le rapide développement des moyens modernes de communication et de navigation, lesquels, utilisant

---

<sup>32</sup> En faveur de cette opinion, O. Cachard, La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement en mer (Règles de Rotterdam), op. cit., p. 544, n° 20.

<sup>33</sup> Favorable à cette analyse : Ph. Delebecque, Les Règles de Rotterdam, exposé présenté à l'occasion de la Journée nationale de réflexion sur les Règles de Rotterdam organisée, le 16 novembre 2010 à Douala, par le Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC), p. 6, n° 14 (inédit).

des technologies de pointe telles que le GPS<sup>34</sup>, le routage météorologique, l'AIS<sup>35</sup>..., permettent désormais un contact permanent de l'armateur et du capitaine<sup>36</sup>.

### b) La suppression de la faute nautique comme cause d'exonération du transporteur

Comme l'on pouvait raisonnablement s'y attendre, l'exonération du transporteur pour faute nautique, c'est-à-dire la faute dans la navigation et l'administration du navire, a été supprimée par les Règles de Rotterdam. En effet, il était fait grief, de manière générale, à cette cause d'exonération de relever d'une autre époque, celle de la navigation à la voile qui constituait une véritable aventure maritime. D'autre part, on note le manque d'homogénéité criard de la jurisprudence dans le choix des critères de qualification<sup>37</sup>. Même si cette évolution avait déjà été consacrée par les Règles de Hambourg, il reste néanmoins qu'elle était vivement souhaitée, en raison de l'obsolescence de cette cause de libération du transporteur devenue "*moribonde*"<sup>38</sup> et dont le "requiem" avait été célébré avant terme<sup>39</sup>. Car, contrairement à ce qui est en droit commun où chaque commettant est responsable des fautes de ses préposés, sous l'empire de la Convention de 1924, le transporteur se fait justement titre de la faute de ses préposés, toute chose qui devenait insupportable au XXI<sup>e</sup> siècle avec la modernisation des instruments de navigation<sup>40</sup>.

### c) La restriction de la portée exonératoire de l'incendie

Alors que sous l'empire des Règles de La Haye-Visby (art. 4 § 2 litt. b), le cas excepté de l'incendie libère le transporteur tant que l'incendie n'est pas causé par son fait ou sa faute, en application des Règles de Rotterdam, l'incendie n'exonère le transporteur que pour autant qu'il se déclare à bord du navire (art. 17 § 3 litt. f). C'est donc dire, en d'autres termes, que l'exonération de responsabilité pour perte ou dommage causé par un incendie consécutif à la faute de l'équipage n'a plus voix au chapitre<sup>41</sup>.

<sup>34</sup> Le "Global Positioning System" (GPS) - en français Système mondial de positionnement (littéralement) ou Géo-positionnement par satellite, aussi connu sous le nom de Navstar - est le premier système de géolocalisation mondial fonctionnant sur l'exploitation de signaux radio émis par une constellation de satellites dédiés. Mis en place par le département de la Défense des États-Unis à des fins militaires à partir de 1973, le système avec 24 satellites est totalement opérationnel en 1995 et s'ouvre au civil en 2000.

<sup>35</sup> L'AIS ("Automatic Identification System") est le système d'identification automatique de transmission des données de navigation des navires. Chaque navire équipé de ce système peut ainsi être identifié et positionné instantanément, en temps réel.

<sup>36</sup> O. Cachard, *ibid.*

<sup>37</sup> A. Lemarié, *Moribonde, la faute nautique ?*, in "Mélanges en l'honneur de Christian Scapel", éd. PUAM 2013, 269 et ss.

<sup>38</sup> A. Lemarié, *op. cit.*

<sup>39</sup> N. Molfessis, *Requiem pour la faute nautique*, in "Mélanges offerts à Pierre Bonassies", éd. Moreux 2001, p. 207, qui, en guise de péroraison à son étude, observe que : "*Source de complications sans être jamais facteur de cohérence, l'exonération du transporteur pour faute nautique doit être abandonnée*".

<sup>40</sup> En sens contraire, A. Lemarié, *op. cit.*, qui pense qu'"*il ne s'agit, somme toute, que d'une forme de répartition des risques qui est compatible avec la nature du contrat de transport maritime et ne paraît pas, à ce titre, particulièrement insupportable...*".

<sup>41</sup> En ce sens, F. Berlingieri et Ph. Delebecque, *Analyse critique des Règles de Rotterdam*, in DMF 2011, pp. 567 et ss., notamm. 570.

#### d) Le rehaussement des plafonds de la dette de réparation du transporteur

Ainsi qu'il a été signalé ci-devant, les plafonds de réparation de la dette du transporteur ont été revus à la hausse, par rapport à ceux qui sont retenus par les instruments précédents et notamment les Règles de Hambourg, puisque ces plafonds sont de **875 DTS par colis** et de **3 DTS par kilogramme**, "*la limite la plus élevée étant applicable*", étant constant qu'au-delà d'un seuil de 291 kilogramme, la formule la plus favorable aux intérêts cargaison est celle de la limitation par kilogramme. Ce plafond correspond à une augmentation comprise entre 30 et 50 % depuis les Règles de La Haye-Visby<sup>42</sup>, ce qui est assurément une avancée pour les intérêts marchandise.

#### CONCLUSION

Tout compte fait et sans flagornerie, ni langage polissé, la ratification des Règles de Rotterdam par le Cameroun est une belle initiative de la part du Gouvernement. Car, par les avancées réalisées - dont la plupart répondent aux attentes des professionnels ou consacrent des pratiques actuelles dans le transport international de marchandises, la nouvelle convention constitue, du moins ose-t-on l'espérer, la future charte des transports maritimes, le droit des transports maritimes du XXI<sup>e</sup> siècle.

Mais, pour que le Cameroun puisse tirer avantage des innovations et progrès réalisés par ce nouvel instrument à vocation universelle, encore faudrait-il que celui-ci reçoive l'onction de la communauté maritime internationale, qu'il entre effectivement en vigueur.

Pour l'heure, cette mise en application apparaît quelque peu aléatoire tant que les pays maritimes traditionnels de la vieille Europe, les Etats-Unis et les pays du nouveau monde (Chine, Corée du Sud, Hong-Kong, Japon, Singapour, Malaisie) n'auront pas ratifié les Règles de Rotterdam.

Espérons que ces pays feront bientôt leur entrée dans le ballet des Etats ratificateurs, que sont l'Espagne, le Togo, le Congo et le Cameroun, afin de donner rapidement le souffle de vie attendu à la nouvelle convention.

---

<sup>42</sup> O. Cahard, op. cit. p. 550, n° 30.