



# 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)

---

## GENESE DES REGLES DE ROTTERDAM

**Exposé présenté à l'occasion de la troisième session de l'Assemblée générale ordinaire de l'ACDM (Association Camerounaise du Droit Maritime) tenue à l'Hôtel SAWA NOVOTEL à Douala le 11 avril 2018**

Par Gaston NGAMKAN

Docteur en Droit

Avocat au Barreau du Cameroun

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

Président de l'ACDM (Association Camerounaise du Droit Maritime)

### **Hégémonie coutumière des transporteurs maritimes de marchandises**

L'histoire des transports maritimes révèle que, jusqu'au siècle dernier – soit à une date encore relativement récente, le transporteur maritime n'assumait aucune responsabilité pratique. Certes, en vertu du droit commun, il était tenu d'une obligation de résultat sanctionnée par une responsabilité de plein droit et devait réparation entière ("restitutio in integrum") à l'ayant droit à la marchandise lorsqu'il ne parvenait pas à détruire la présomption qui l'accablait. Mais, il ne s'agissait guère que d'une responsabilité en trompe-l'œil, qui était plus théorique que réelle. En effet, à la faveur des clauses exonératoires ou limitatives de responsabilité qu'il insérait systématiquement dans ses connaissements, le transporteur maritime avait beau jeu de désamorcer les règles gouvernant sa responsabilité. Ainsi, il usait et abusait de cette faculté qui lui était reconnue par la jurisprudence, puisqu'il était "*libre de remettre la marchandise quand il voulait et dans n'importe quel état*"<sup>1</sup>.

La levée de boucliers est venue des chargeurs américains – les Etats-Unis d'Amérique étant alors un pays de chargeurs<sup>2</sup>, lesquels ont pu obtenir du Congrès l'adoption, le 13

---

<sup>1</sup> J.A.M. Ligonie, Le connaissement et la lettre de voiture, LGDJ 1963, p. 11 ; R. Rodière, La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg, in DMF 1978, pp. 452 et ss., notamm. p. 452 ; V.E. Bokalli, La protection des chargeurs à travers les Règles de Hambourg, in DMF 1997.

<sup>2</sup> De fait, et jusqu'à plus ample informé, ils le sont encore de nos jours.

février 1893, du "Harter Act"<sup>3</sup>, texte qui instaurait un régime légal impératif et qui a inspiré les auteurs de la Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 portant unification de certaines règles en matière de connaissements, Convention improprement désignée "Règles de La Haye" ("Hague Rules"), notamment par les anglo-saxons, puisque cette convention a été adoptée, non pas à La Haye comme son nom l'indique, mais plutôt à Bruxelles<sup>4</sup>.

Le "Harter Act" américain apparaît donc comme l'ancêtre de la législation des transports maritimes au monde, "*la mère de tous les textes dans le domaine du transport maritime de marchandises*"<sup>5</sup>.

A l'instar du "Harter Act", la Convention de Bruxelles a eu pour principal corollaire d'instaurer un régime de responsabilité intangible, d'ordre public, puisque le transporteur ne pouvait plus ni améliorer les conditions de sa responsabilité par des clauses élusives de responsabilité, ni alléger sa dette de réparation en abaissant le plafond légal par une clause limitative de réparation. En outre, cette convention rappelait, de façon éclatante, les obligations professionnelles, cardinales et irréductibles du transporteur maritime : "*exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, convenablement armer, équiper et réapprovisionner le navire..., procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées*".

Pour autant, bien que constituant une avancée significative pour les chargeurs dans leur combat permanent contre les abus et exactions des transporteurs, la Convention de Bruxelles avantageait scandaleusement ces derniers, notamment à travers ses dix-sept cas exceptés – dont l'absurde et intolérable exonération pour faute nautique du capitaine et de ses préposés – et un plafond de réparation suffisamment bas : **100 livres sterling par colis ou unité**. Qui pis est, fixé uniquement par colis ou unité à une époque où seuls les sacs et les caisses étaient utilisés pour grouper les marchandises, cette limite d'indemnisation était devenue hors de saison avec l'apparition et le développement vertigineux de la conteneurisation.

Une réforme de la Convention de 1924 devenait alors pressante. Ce fut l'œuvre de deux protocoles modificatifs : le Protocole du 23 février 1968 – dites "Règles de Visby" et le Protocole du 21 décembre 1979. Le premier précise davantage le domaine d'application dans l'espace de la Convention et modifie la limitation de réparation, laquelle est

<sup>3</sup> Du nom de son promoteur, le sénateur Michel R. Harter.

<sup>4</sup> Le "Harter Act" a également inspiré le "Sea Carriage of Goods Act Australia en 1904, The Water Carriage of Goods Act Canada en 1908, le Code de commerce maritime marocain en 1916.

<sup>5</sup> P. Bonassies, Du Harter Act aux Règles de Rotterdam, in Annales IMTM 2010, p. 25, n° 1.

désormais de **10 000 franc-or par colis ou unité** ou de **30 franc-or par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou avariées**, la limite la plus élevée étant applicable. Le second, lui, substitue à l'ancienne unité de compte, le franc-or, le DTS<sup>6</sup> prôné par le FMI<sup>7</sup>. Ainsi, la réparation due par le transporteur, sous l'empire du nouveau texte, est désormais plafonnée à **666,67 DTS par colis ou unité** ou à **2 DTS par kilo**, le seuil le plus élevé étant retenu.

Le Protocole de 1968 – qui n'est entré en vigueur que le 27 juin 1977 – est intervenu trop tard et s'était montré quelque peu pusillanime pour sauver la Convention de 1924, d'autant plus qu'entre temps, les Nations unies ont créé de nouvelles institutions plus spécialisées dans l'élaboration du droit maritime international : la CNUCED<sup>8</sup> et la CNUDCI<sup>9</sup>, institutions dans lesquelles les pays en développement, essentiellement pays de chargeurs, ont voix prépondérante.

### **Entrée en lice des chargeurs dans l'œuvre de construction normative**

Estimant que la Convention de 1924 et ses modifications successives avaient été inspirées uniquement par les intérêts des vieilles nations armatoriales, dès lors qu'elles avaient été élaborées en leur absence à une époque où ils n'existaient pas comme Etats, et forts de leur position dominante au sein des Nations Unies en tant que "Groupe des 77", les pays en développement – qui comptaient déjà beaucoup plus de soixante-dix-sept membres – ont clairement opiné pour une nouvelle convention internationale qui permettrait de réaliser un meilleur rééquilibrage entre les intérêts des transporteurs et ceux des chargeurs. En effet, pour ces jeunes Etats, *"il fallait en finir avec l'impunité des transporteurs instituée par la Convention de Bruxelles, ses 17 cas exceptés, l'insupportable faute nautique ; il fallait mettre un terme à ces décennies de colonialisme... ; il fallait mettre au point une nouvelle convention qui permette aux chargeurs, aux ayants droit, de mettre en jeu véritablement la responsabilité du transporteur"*<sup>10</sup>. Pour tout dire, il faut aggraver la responsabilité du transporteur.

Les revendications des pays en développement ont fini par trouver écho auprès de la CNUCED, laquelle, dans une de ses résolutions, a chargé la CNUDCI d'élaborer un projet de texte dont l'objectif principal serait d'aggraver la responsabilité du transporteur maritime.

---

<sup>6</sup> DTS signifie Droit de Tirage Spécial.

<sup>7</sup> FMI signifie Fonds Monétaire International.

<sup>8</sup> CNUCED signifie Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.

<sup>9</sup> CNUDCI signifie Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International.

<sup>10</sup> C. Scapel, Les réformes apportées par les Règles de Hambourg à la responsabilité du transporteur maritime, in Revue Scapel 1992, pp. 111 et ss., notamm. p. 112.

Conçu par le groupe de travail de la CNUDCI, le projet a été adopté à Hambourg, le 31 mars 1978, à la suite d'une conférence des plénipotentiaires convoquée par l'Assemblée générale des Nations Unies et qui s'est tenue dans la ville hanséatique de Hambourg du 6 au 31 mars 1978. Et, en hommage à l'hospitalité à eux réservée par cette ville portuaire allemande, une résolution a recommandé de désigner la nouvelle convention sous le nom de "Règles de Hambourg".

Cette convention, qui avait pour vocation naturelle de remplacer les Règles de La Haye, améliore le sort des chargeurs sur plusieurs points dont le plus significatif est la suppression de la plupart des cas exceptés, notamment le cas excepté de la faute dans la navigation ou l'administration du navire - dite faute nautique - dont la messe de requiem a été célébrée par ailleurs<sup>11</sup>. En effet, l'on sait que, contrairement à ce qui est en droit commun où tout commettant répond des fautes de ses préposés, sous l'empire de la Convention de 1924, le transporteur se fait justement un titre de la faute de ses préposés. Et c'est là l'un des principaux griefs fait par les pays en développement à cette convention.

De même, les Règles de Hambourg ôtent toute nocuité aux clauses attributives de compétence, aux clauses d'élection de for, lesquelles, insérées dans un connaissement, étaient très souvent source de graves iniquités en tant qu'elles obligeaient les destinataires des pays en développement à aller plaider au loin, en engageant des frais importants, dans un système juridique et une langue dont ils ne maîtrisaient pas les arcanes, parfois pour une réclamation des plus modiques. Ces réclamants avaient donc tôt fait de se résigner, de renoncer à poursuivre le transporteur responsable<sup>12</sup>. Avec l'adoption des Règles de Hambourg, le choix de la juridiction compétente est laissé à la discrétion du chargeur ou du destinataire, lequel, nonobstant l'existence d'une clause d'élection de for, conserve la latitude de son porter son action devant le tribunal du port de déchargement, son juge naturel.

Pareillement, les Règles de Hambourg revoient à la hausse les plafonds de réparation du transporteur, même si cet accroissement correspond à un "*saut de puce (une puce quasiment paralytique au demeurant)*"<sup>13</sup> : 25 % par rapport au montant du Protocole de 1968, encore que cette augmentation doit être appréciée avec beaucoup de réserves, en l'état de l'érosion monétaire qui s'est produite depuis cette date.

---

<sup>11</sup> N. Molfessis, Requiem pour la faute nautique, in Mélanges offertes à Pierre Bonassies, éd. Moreux, 2001, pp. 207 et ss.

<sup>12</sup> Sur la question, voir : G. Ngamkan, Clauses d'élection de for des connaissements maritimes : mais où est donc passé le protectionnisme juridictionnel au Cameroun ?, in Revue Scapel 2000, 46.

<sup>13</sup> A. Vialard, La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21<sup>e</sup> siècle, in DMF 2009, pp. 21 et ss., notamm. p. 24, n° 7.

Par ailleurs, les règles de Hambourg allongent les délais de procédure pour le plus grand bien des intérêts cargaison. C'est ainsi que, s'agissant des délais de protestation, pour les dommages apparents, l'ayant droit à la marchandise peut former des réserves non seulement le jour de la livraison, mais aussi le premier jour ouvrable suivant ce jour, alors que la Convention de Bruxelles de 1924 exigeait, en pareille occurrence, que les réserves fussent faites au plus tard au moment de la livraison. En cas de dommages non apparents, les réserves peuvent être émises dans un délai de quinze jours, et non plus seulement dans le délai de trois jours - lequel au demeurant comprenait les jours fériés - comme le prévoyait la doyenne des conventions en matière de transports maritimes de marchandises.

Pour ce qui se rapporte au délai de prescription, la prescription d'un an, prévue par les Règles de La Haye, a été remplacée par la prescription biennale dans les Règles de Hambourg, laquelle devient indéniablement l'archétype de la prescription moderne, puisqu'elle est retenue par la quasi-totalité des instruments internationaux récents en matière de transports.

De même, à l'imitation des conventions internationales en vigueur dans les autres modes de transport, les Règles de Hambourg admettent clairement le retard comme source de responsabilité du transporteur, cependant que la Convention de 1924 - modifiée ou non - ne vise pas spécifiquement le cas des dommages résultant du retard de livraison. Sur ce point, la rédaction de la vieille Convention est assez ambiguë pour avoir suscité des interprétations divergentes. En effet, il n'y a pas d'unanimité internationale sur la question. L'une des vertus des Règles de Hambourg est de régler, de façon cohérente et méritoire, le problème du retard, de dissiper ostensiblement les brumes qui obscurcissaient la situation.

Mais, à Hambourg, tout n'a pas été en faveur du chargeur. Sur certains points, la Convention de Hambourg se révèle plutôt à l'avantage du transporteur ; ce qui peut apparaître comme un étrange paradoxe quand on se rappelle l'objectif qui avait présidé à l'adoption de cet instrument. C'est ainsi, par exemple, que le principe de la responsabilité du transporteur a été formulé en de termes très ambigus par rapport à la Convention de 1924. En effet, dans cette convention, il y avait une responsabilité de plein droit atténuée par un nombre relativement élevé de cas exceptés (17 précisément). Les Règles de Hambourg n'ont conservé de cette longue liste que deux causes de libération du transporteur, à savoir l'incendie et l'assistance ou le sauvetage de vies ou de biens en mer. Pour le surplus, utilisant une formule générique, les Règles de Hambourg permettent au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité en faisant la preuve que "*lui-même, ses préposés ou mandataires sont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement (cause du dommage) et ses conséquences*".

Cette formule générale a fait dire à certains commentateurs que la responsabilité du transporteur, sous l'empire des Règles de Hambourg, était fondée que la présomption de faute ; ce qui constituerait assurément une nette reculade en regard de la Convention de 1924, puisqu'on passerait alors d'un système plus sévère à un système moins rigoureux, le transporteur se libérant en démontrant simplement qu'il n'a pas commis de faute, alors que, dans la Convention de 1934, il ne peut s'exonérer qu'en rapportant la preuve de l'un des cas exceptés. Encore que, même dans ce cas, l'ayant droit à la marchandise peut remettre en jeu la responsabilité du transporteur en établissant que le dommage résulte, en réalité, de la faute de ce dernier. Or, la mission des rédacteurs des Règles de Hambourg était, comme on l'a vu, d'aggraver la responsabilité du transporteur. Même si la lecture ici donnée n'est pas partagée par la doctrine dominante, force est de constater que, par sa généralité et son imprécision - "mesures pouvant raisonnablement être exigées" - la nouvelle règle est susceptible de constituer un véritable nid à procès, une niche juridique pour le seul profit des avocats et juristes, au détriment des chargeurs.

D'autre part, les Règles de Hambourg ne fixent pas de frontière intangible à la responsabilité du transporteur dans le temps, se bornant à rappeler, comme la Convention de 1924, que la responsabilité du transporteur couvre la période allant de la prise en charge jusqu'à la livraison. Mais, à la différence de sa devancière précitée et même de la loi française de 1966 qui a inspiré ses artisans, la Convention de Hambourg n'impose pas au transporteur de "*procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, au soin et au déchargement des marchandises transportées*". Pourtant, il s'agit là de dispositions fondamentales pour ce qui est de la détermination du domaine du contrat de transport, des obligations irréductibles du transporteur maritime.

Aussi bien, à la faveur du flou artistique créé sur ce point par les règles de Hambourg, en interprétation de cette convention, la juridiction consulaire de Marseille ne s'est pas fait prier pour admettre la validité d'une clause "Dakar Free Out" insérée dans un connaissement couvrant un transport international à destination de Dakar au Sénégal. En effet, cette clause avait pour conséquence, non seulement de mettre les frais de déchargement au port de Dakar à la charge du destinataire, mais qui pis est, d'exonérer le transporteur pour les dommages consécutifs au déchargement. Quand on sait que la plupart des avaries à la cargaison se produisent pendant ces périodes, ô combien risquées pour la marchandise, que, que sont le chargement et le déchargement, on comprend aisément que les chargeurs sont bien loin du compte.

Pour autant, entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1992 après le dépôt du vingtième instrument de ratification par la Zambie, les Règles de Hambourg n'ont connues qu'un

succès mitigé. Au nombre des Etats contractants ne figure aucun pays maritime traditionnel, de sorte que la portée de cet instrument demeure très limitée, les Etats contractants ne représentant qu'un très faible tonnage du commerce maritime. A titre de référence, la France a signé cette convention le 18 avril 1979. Par une loi du 15 avril 1981, le gouvernement français a été autorisé à la ratifier<sup>14</sup>. Toutefois, la politique française était celle de la ratification concertée avec les autres pays européens, afin d'éviter les distorsions dans la concurrence à l'intérieur de l'Union européenne. Aujourd'hui, il n'est pas présomptueux d'affirmer que les pays européens ne ratifieront pas les Règles de Hambourg et qu'au surplus aucun pays maritime traditionnel n'envisage d'être lié par cette Convention.

Le contrecoup de cet immobilisme est que, depuis novembre 1992, on assiste à une bipolarisation très marquée du monde maritime, dès lors que cohabitent deux grandes conventions internationales en matière de transports maritimes : la Convention de Bruxelles de 1924 amendée en 1968 et 1979, qui a la faveur des pays développés, et la Convention de Hambourg de 1978, qui n'a trouvé grâce qu'auprès des pays en développement. Mais, à la vérité, la situation est plus complexe qu'il n'y paraît à première vue, puisque, actuellement, coexistent effectivement quatre régimes de réglementation internationale de transport maritime de marchandises : le régime des Règles de La Haye<sup>15</sup>, celui des Règles de La Haye modifiées par les Règles de Visby<sup>16</sup>, celui des Règles de La Haye en 1968 et en 1979, et, enfin, celui des Règles de Hambourg de 1978. Les Etats contractants de ces instruments n'étant pas les mêmes, on perçoit facilement l'imbricatio juridique qui résulte de cette cohabitation potentiellement conflictuelle, autant que l'embarras des tribunaux quant à la législation applicable. Cette incertitude est d'autant plus déplorable qu'elle affecte également le marché des assurances. Car, il devient très difficile à l'assureur faculté d'évaluer, avec précision, le risque juridique présenté aujourd'hui par les transports maritimes ; ce qui ne peut que les inciter à une situation très prudente, laquelle est susceptible de freiner toute baisse éventuelle du taux des primes d'assurance maritime.

### **La recherche urgente d'un texte de compromis**

A la confusion ainsi créée, la communauté maritime internationale ne pouvait rester indifférente. Aussi, l'idée de rédiger un instrument d'harmonisation universellement acceptable - c'est-à-dire un texte composite, de transaction qui essaierait de réconcilier les tenants des Règles de La Haye et ceux des Règles de Hambourg - a germé et a faite tâche d'huile. Mais, l'occasion semblait aussi belle de moderniser la législation maritime internationale par la prise en compte des évolutions technologiques récentes, notamment

---

<sup>14</sup> Loi n° 81348, in J.O. du 16 avril 1981, p. 1074.

<sup>15</sup> Convention de Bruxelles non modifiée.

<sup>16</sup> Protocole de 1968.

le développement fulgurant de la conteneurisation et du transport multimodal transmaritime – qui en est la suite logique, l'utilisation de plus en plus fréquente des documents de transport électroniques.

A cette tâche ardue, s'est attelée, au début des années 2000, la CNUDCI, en collaboration avec le CMI<sup>17</sup>. Après bien de tractations et de péripéties au sein du groupe de travail III<sup>18</sup> de la CNUDCI, tractations et péripéties au cours desquelles les transporteurs ont été largement représentés, mais aussi les conseils des chargeurs africains, le projet de texte définitif de la Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer a été finalisé et approuvé à la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale de la CNUDCI tenue à New York aux Etats-Unis, du 16 juin au 31 juillet 2008. A la suite de quoi, la Convention a été adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies à New York le 11 décembre 2008. Et, conformément à une résolution de cette assemblée, cette convention a été désignée sous le nom de Règles de Rotterdam, puisque la résolution prévoyait la tenue d'une cérémonie d'ouverture à la signature, le 23 septembre 2009, à Rotterdam aux Pays-Bas.

A cette date, cette cérémonie a eu effectivement lieu et l'on a enregistré plusieurs signatures, dont notamment celles du Congo-Brazzaville, du Danemark, de l'Espagne, des Etats-Unis, de la France, du Gabon, du Ghana, de la Grèce, de la Guinée, du Nigéria, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Sénégal, de la Suisse et du Togo. Depuis lors, de nouvelles signatures se sont ajoutées aux précédentes, précisément celles de l'Arménie, du Cameroun<sup>19</sup>, de Madagascar, du Niger et du Mali, de sorte qu'à ce jour au moins 21 pays sont signataires des Règles de Rotterdam. Comme l'on s'en avise d'entrée de jeu, outre les Etats-Unis et quelques rares pays européens, beaucoup d'Etats africains – dont trois de l'Afrique centrale<sup>20</sup> – figurent parmi les pays signataires ; ce qui traduit évidemment un certain enthousiasme de leur part<sup>21</sup>.

A noter toutefois que la signature des Règles de Rotterdam n'a pas pour corollaire de les mettre aussitôt en vigueur. En effet, à l'instar des Règles de Hambourg, la nouvelle Convention n'entrera en vigueur, à l'échelle internationale, qu'un an après le dépôt d'instruments de ratification par 20 Etats auprès de l'ONU. En attendant cette échéance – quelque peu aléatoire, l'on peut, d'ores et déjà, s'interroger sur le point de savoir si, au final, les Règles de Rotterdam ont pu atteindre les objectifs que s'était assigné la CNUDCI, leur promotrice, à savoir un meilleur rééquilibrage des relations contractuelles entre

---

<sup>17</sup> CMI signifie Comité Maritime International.

<sup>18</sup> Groupe de travail de la CNUDCI chargé du droit des transports ;

<sup>19</sup> Le Cameroun a signé le 29 septembre 2009.

<sup>20</sup> Il s'agit du Cameroun, du Congo et du Gabon.

<sup>21</sup> Enthousiasme du reste partagé par certains pays non moins importants comme le Royaume-Uni, la Belgique, l'Allemagne et la Chine, in DMF 2010, 152.



transporteurs et chargeurs, et la modernisation du contrat de transport à travers la prise en compte de l'essor du commerce électronique, de la conteneurisation et du transport "door to door".

Si la réalisation du second objectif ne peut souffrir discussion, en raison de la place choisie qu'occupent les documents électroniques de transport dans les Règles de Rotterdam<sup>22</sup> et de l'extension de la période de responsabilité du transporteur maritime aux pré et post acheminement - d'où l'expression "*maritime plus*" utilisés par certains (art. 26), en revanche, l'on peut rester quelque peu dubitatif, s'agissant du premier, ainsi que le Secrétaire général nous le fera observer à travers ses précieuses lueurs.

---

<sup>22</sup> En effet, tout le chapitre 3 y est consacré.